KANIKUŁA W BEZMIECHOWEJ

WYPRAWA KIJOWSKA 1920

F-117-KSZTAŁT PRZYSZŁOŚCI?

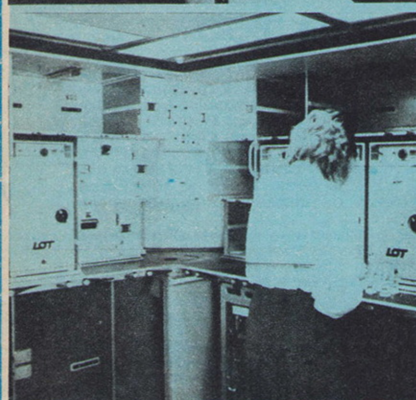
PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X

SKRZYDLATA POLSKA

29 (2017)

22-07-1990 ● CENA 1800 zł









Miło i przyjemnie jest na pokładzie lotowskiego Boeinga 767, a niewątpliwą atrakcją są smakowite posiłki oraz troskliwość i wdzięk stewardes. Z prawej: jedna z nich Jolanta Honkowicz. **Patrz str. 7–10: LOT NOWINY.**

Zdjęcia: Lech Zielaskowski

Z LOTU PO KRAJU

WIADOMOŚCI OGÓLNOLOTNICZE

● W końcu czerwca br. po 63 latach do Gdyni zawitały ponownie z kilkudniową, kurtuazyjną wizytą okręty amerykańskie: krążownik rakietowy USS „Harry E. Yarnell" przeznaczony do eskortowania zespołu lotniskowców, uzbrojony m. in. w systemy rakietowe Harpoon, Standard i ASROC oraz fregata USS „Kauffman", na której uzbrojeniu są m. in. rakiety i dwa śmigłowce do zwalczania okrętów podwodnych.

● Gen. w st. spocz. pil. Stanisław Skalski został prezesem nowo zarejestrowanego w Warszawie Stowarzyszenia Białego Orła. Ta społeczna organizacja zrzesza specjalistów różnych dziedzin, zajmujących się ratowaniem pamiątek i symboli narodowych.

● Główny Inspektorat Lotnictwa Cywilnego opracował i wydał „Analizę stanu bezpieczeństwa lotów i skoków spadochronowych w lotnictwie cywilnym RP za 1989 rok".

WOJSKO

● W dniach 23—29 czerwca br. na zachodnim obszarze kraju odbyła się gra wojenna pod kryptonimem Lato-90, którą kierował minister obrony narodowej gen. armii Florian Siwicki. Wzięły w niej udział dowództwa i grupy operacyjne sztabów okręgów wojskowych, rodzajów sił zbrojnych, wojewódzkich sztabów wojskowych i inspektoratów obrony cywilnej kilku województw, a także zespół operacyjny Północnej Grupy Wojsk Armii Radzieckiej. W ćwiczeniu uczestniczyło ok. 5000 żołnierzy. W ramach wymiany doświadczeń w Lecie-90 wzięli udział także przedstawiciele sił zbrojnych CSRF i NRD. W jednym z epizodów gry uczestniczył naczelny dowódca Zjednoczonych Sił Zbrojnych Państw-Stron Układu Warszawskiego, gen. armii P. Łuszew.

● Piloci Wojsk Lotniczych raz do roku ćwiczą lądowania i starty na autostradzie. W ostatnim okresie takie ćwiczenia wykonali m. in. piloci z 2 plm Kraków z Goleniowa, podwładni płk. Mariana Kaczmarskiego, latający na naddźwiękowych MiG-ach.

● Podczas lotu klucza samolotu MiG-21, lecących z Goleniowa na ćwiczebne zadanie bojowe, zagubił się w chmurach lecący jako ostatni por. pil. Roman Majer. Próby sprowadzenia go na jedno z lotnisk nie udały się. Wskutek wyczerpania paliwa w samolocie, pilot skorzystał z fotela wyrzucanego i bezpiecznie wylądował. Samolot rozbił się w lesie. Ofiar nie było. Wypadek bada specjalna komisja.

● W planach 99 pułku artylerii przeciwlotniczej są „ostre" ćwiczenia w strzelaniu rakietowo-przeciwlotniczym na poligonie w ZSRR. Przewidziane jest m. in. strzelanie w dzień i w nocy w różnych warunkach atmosferycznych. Ze względów bezpieczeństwa tego rodzaju ćwiczeń nie można przeprowadzić w kraju.

● 4 lipca br. w Warszawie odbyła się publiczna obrona pracy doktorskiej ppłk. mgr. Stefana Kurini na temat „Ocena ekonomiczna modernizacji systemu radiolokacyjnego". Promotorem był prof. dr hab. Zdzisław Cygan.

● 22 tegorocznych absolwentów Wojskowego Liceum Ogólnokształcącego (do niedawna Liceum Lotniczego) im. kpt. pil. Eugeniusza Horbaczewskiego w Zielonej Górze wybiera się na studia w szkołach oficerskich w Dęblinie i Jeleniej Górze.

TRANSPORT

● Z misją informacyjną o swych najnowszych samolotach MD-11 i MD-90, będących ofertą na koniec XX i początek XXI wieku, przebywali niedawno w Warszawie specjaliści techniczni i marketingowi koncernu McDonnell Douglas. Na tle opracowanej w firmie oceny wzrostu ruchu pasażerskiego z/do Polski, do poziomu 8 milionów pasażerów w roku 2000, przedstawili oni LOT-owi propozycję uwzględnienia w jego dalekosiężnych planach modernizacji taboru samolotami MD-11 na trasach dalekich i MD-90 na trasach europejskich. Oblatany w styczniu br. MD-11 jest następcą 3-silnikowego, szerokokadłubowego samolotu pasażerskiego DC-10, natomiast MD-90, którego oblot nastąpi w październiku br., jest następcą popularnego 2-silnikowego DC-9. Obydwa nowe samoloty, przy zachowaniu tego samego układu, różnią się od poprzedników udoskonaloną aerodynamiką skrzydeł, znacznie bardziej ekonomicznymi i cichymi silnikami i podwyższonymi osiągami. DM-11 może np. z pełnym ładunkiem i kompletem ponad 300 pasażerów wykonywać non-stop przeloty na odległość do 11 000 km. Z Warszawy bez trudu może, bez międzylądowania, osiągnąć Tokio, Singapur i Los Angeles. (w)

PERSONALIA

● W stan spoczynku lub do rezerwy odeszła kolejna grupa żołnierzy zawodowych, m. in.:

— płk Zbigniew Badocha, w służbie wojskowej od 43 lat, były dowódca baterii, pułku, komendant ośrodka szkolenia wojsk rakietowych, od 1968 zastępca dowódcy 2 Korpusu OPK, współtwórca wojsk rakietowych i artylerii Obrony Powietrznej Kraju. Odznaczony Krzyżami: Komandorskim, Oficerskim i Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, wyróżniony wpisem do Honorowej Księgi Czynów Żołnierskich;

— st. chor. sztab. Stanisław Smyl, w wojsku od 1956, ostatnio oficer sztabu w 58 lotniczym pułku szkolnym w Dęblinie, który objęty został restrukturyzacją. Odznaczony licznymi medalami wojskowymi;

— chor. sztab. Romuald Kolada, w wojsku od 1972, od 1981 technik klucza eksploatacji samolotów w dęblińskim 58 lotniczym pułku szkolnym. Uhonorowany odznaczeniami państwowymi i medalami wojskowymi.

ZMARŁ

● 26 czerwca 1990, w wieku 23 lat, ppor. inż. pil. **Mariusz Paweł Juda**. Śmierć nastąpiła w wyniku katastrofy samolotu TS-11 Iskra w okolicach Zwolenia, podczas wykonywania lotów szkoleniowych w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie.

WYDAWNICTWA NADESŁANE

● Andrzej Glass „Samoloty'90", Warszawa 1990, Wydawnictwo Czasopism i Książek Technicznych SIGMA-NOT, spółka z o.o. Drugi tom serii zapoczątkowanej przez „Samoloty'85". Encyklopedyczny przegląd ważniejszych samolotów i śmigłowców wojskowych oraz cywilnych, zbudowanych w ostatnich latach i będących w użyciu na całym świecie, a także zbudowanych ostatnio prototypów. Zawiera podstawowe parametry techniczne, uzbrojenie, krótką historię, zdjęcia i rysunki w trzech rzutach. Nakład 20 000 egz.

Wspomniane wydawnictwo rozpoczęło wydawanie serii modeli kartonowych pojazdów wojskowych i samolotów. We wrześniu br. ukaże się model samolotu Piper Cub L-4 Grasshopper.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

SPRZEDAJEMY „SKRZYDLATĄ POLSKĘ"

W naszej redakcji — **Warszawa, ul. Nowy Świat 24 m. 2, I p.** — sprzedajemy zaległe numery „Skrzydlatej Polski". Zapraszamy zainteresowanych w godzinach 9—15.



Boeing-737-200 Wolfsburg D-ABFW w barwach Lufthansy o zasięgu 600—1000 km jest samolotem klasy City Jet.

LUFTHANSĄ Z WARSZAWY DO HAMBURGA

3 lipca br. z lotniska Warszawa Okęcie odleciał do Hamburga Boeing 737-200 zachodnioniemieckiej Lufthansy, inaugurując stałe bezpośrednie połączenie stolicy Polski z tym ważnym w Europie i na świecie centrum handlowo-gospodarczym oraz wielkim portem morskim. Loty odbywają się dwa razy w tygodniu, we wtorki i soboty. Odloty z Warszawy o 14:50, przyloty do Hamburga o 16:20. Odloty z Hamburga o 12:20, przyloty do Warszawy o 13:55. Obsługujące tę trasę Boeingi 737-200 mają 8 miejsc w I klasie i 88 miejsc w klasie business. Lufthansa zapewnia korzystne taryfy oraz własną odprawę pasażerów i własne listy przewozowe. Przypomnijmy, że z Warszawy do Hamburga, z międzylądowaniem w Gdańsku, latają także samoloty Polskich Linii Lotniczych LOT.

W przeddzień inauguracyjnego lotu odbyła się w Warszawie konferencja prasowa z udziałem dyrektora przedstawicielstwa Lufthansy w Polsce Hansa Sasse oraz menedżera odpowiedzialnego za połączenia lotnicze Lufthansy z Europą Środkową i Wschodnią D. Pragera. H. Sasse powiedział, że bezpośrednie połączenie lotnicze z Warszawy do Hamburga, to „mały krok dla Lufthansy ale wielki dla Polski, bowiem Hamburg to wrota północy".

Hamburg jest trzecim zachodnioniemieckim miastem, po Frankfurcie nad Menem i Düsseldorfie, z którymi Warszawa ma bezpośrednie połączenie samolotami Lufthansy. W 1989 samoloty tego towarzystwa przewiozły 99 tys. pasażerów między Polską a RFN. W br. przewiduje się wzrost tej liczby. W marcu 1991 Lufthansa ma uruchomić bezpośrednie połączenie lotnicze między RFN a Katowicami. Natomiast 2 kwietnia 1991 przypada 20-lecie działalności Lufthansy w Polsce. Towarzystwo to pragnie rozwijać lotniczą działalność przewozową do/z naszego kraju, oferując wszystko co ma najlepszego. Według gospodarzy konferencji, następnym miastem RFN, które powinno uzyskać stałe połączenie lotnicze z Polską jest Monachium.

MEDAL MARKA TARCZYKOWSKIEGO

Z Prostejova (CSRF) powróciła spadochronowa reprezentacja Wojska Polskiego, która w końcu czerwca br. wzięła udział w Mistrzostwach Armii Zaprzyjaźnionych (nazwa dotychczasowa) rozegranych pod nazwą otwartych Mistrzostw Armii Czechosłowackiej. Startowało 91 zawodników z 15 zespołów: Austrii, Bułgarii, CSRF, Francji, Mongolii, NRD, Polski, RFN, Węgier, Włoch i ZSRR oraz CSRF II, Aeroklubu CSRF, NRD II i zespołu Inter, złożonego z zawodników kilku państw. Rywalizacja stała na wysokim poziomie. Wielki sukces odnieśli Francuzi. Z Polaków najlepiej spisał się st. sierż. Marek Tarczykowski z WKS Zawisza, który w silnej konkurencji zdołał sięgnąć po brązowy medal w skokach na celność lądowania. A oto rezultaty:

Skoki na celność lądowania: indywidualnie — 1. Christiane Lubbe (Francja) — 0,00 m, 2. Dragomir Nedkow (Bułgaria) — 0,01 m, 3. Marek Tarczykowski (Polska) — 0,01 m, 16. Marian Bobowski — 0,05 m, 19. Wiesław Skóra — 0,05 m, 40. Marcin Bielecki — 0,16 m. 45. Mariusz Puchała — 0,21 m. 55. Wojciech Białobrocki — 0,32 m; zespołowo — 1. Francja — 0,06 m, 2. Bułgaria — 0,07 m, 3. CSRF — 0,08 m, 4. ZSRR — 0,10 m, 5. Polska — 0,23 m.

Akrobacja: indywidualnie — 1. Siergiej Lanskow (ZSRR) — 26,00 s (4 skoki), 2. Christian Lubbe (Francja) — 26,07 s, 3. Eritz Lauer (Francja) — 26,48 s, 20. Wojciech Białobrocki — 31,13 s, 21. Marian Bobowski — 23,14 s (3 skoki), 24. Wiesław Skóra — 23,42 s, 29. Marcin Bielecki — 24,03 s, 31. Mariusz Puchała — 24,07 s, 37. Marek Tarczykowski — 25,15 s; zespołowo — 1. ZSRR — 102,38 s, 2. Francja — 105,16 s, 3. CSRF — 107,81 s, 4. Polska — 117,72 s.

Dwubój wygrali Francuzi: Christian Lubbe przed Eritzem Lauerem. Zespołowo: 1. Francja — 5 pkt, 2. CSRF — 8 pkt, 3. Bułgaria — 9 pkt, 4. ZSRR — 9 pkt, 5. Polska — 15 pkt, 6. Węgry — 16 pkt, 7. Austria — 24 pkt, 8. Włochy — 24 pkt, 9. NRD — 27 pkt, 10. RFN — 27 pkt, 11. Mongolia — 33 pkt.

AMERYKAŃSKA OFERTA

Praktyka światowa wykazała, że racjonalna rozbudowa systemu lotnictwa cywilnego w poszczególnych regionach globu, a nawet w poszczególnych krajach, nie jest możliwa bez opracowania metodami naukowymi prognozy rozwoju i planu modernizacji różnych gałęzi lotnictwa na 10—20 lat naprzód.

Gotowość opracowania takiej prognozy i planu modernizacji (master-planu) dla naszego lotnictwa cywilnego zadeklarowali ostatnio... Amerykanie. Praca byłaby fragmentem pomocy rządu USA dla Polski. Wstępne rozmowy na ten temat odbyły się niedawno w Głównym Inspektoracie Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej.

Amerykańska oferta nie jest, jak mogłoby się wydawać, filantropią. Stany Zjednoczone, których obywatele stanowią ogromną część wielomilionowego potoku pasażerów linii lotniczych, są bardzo zainteresowane w tym, aby we wszystkich krajach, również i w Polsce, techniczny i organizacyjny poziom lotnictwa cywilnego i jego infrastruktury odpowiadał standardom światowym.

Jeśli nic nie stanie na przeszkodzie zespół amerykańskich ekspertów rozpocznie swą pracę w Polsce w drugiej połowie bieżącego roku, zaś raport przygotuje w początkach 1991. (w)

„LETECTVI + KOSMONAUTIKA" ZA „SKRZYDLATĄ POLSKĘ"

W związku z trudnościami nabycia naszego tygodnika w Czechosłowacji „Skrzydlata Polska" oraz „Letectvi + kosmonautika" proponują Czytelnikom Polskim i CSRF wymianę indywidualną tych czasopism. Niewykluczone są inne zasady wymiany — do uzgodnienia w bezpośredniej korespondencji między zainteresowanymi. Chętni do takiej wymiany mogą nadsyłać swoje adresy do jednej lub drugiej redakcji: **„Skrzydlata Polska" — 00-373 Warszawa 1, ul. Nowy Świat 24/2** lub **„Letectvi + kosmonautika" — Jungmannova 24, 113 66 Praha 1, CSRF.**

Podobną wymianę proponujemy Czytelnikom z innych państw. Adresy prosimy przesyłać do naszej redakcji. Opublikujemy je w Klubie Iskra (na str. 14). Odzew czytelników w kraju — bardzo prawdopodobny.

CZARNY TYDZIEŃ W LISICH KĄTACH

W tydzień po śmiertelnym wypadku Juliana Wacławskiego w Lisich Kątach, o czym pisaliśmy, wydarzyła się druga katastrofa. 27 czerwca br. Jantar Standard 3, pilotowany przez 24-letnią Alinę Szmuc z Aeroklubu Grudziądzkiego, wykonującą lot po diament do złotej odznaki szybowcowej na trasie Lisie Kąty — Szczytno — Toruń — Ostróda — Lisie Kąty, na ok. 80 kilometrze zderzył się z ziemią. Pilotka poniosła śmierć, a szybowiec został rozbity. Przyczyny wypadku bada specjalna komisja.

Od 15 czerwca w Lisich Kątach odbywały się XXXIII Krajowe Zawody Szybowcowe im. Szczepana Grzeszczyka i miały trwać do 28 czerwca br. Zdołano rozegrać trzy konkurencje: I — trójkąt 102 km, którą wygrał Andrzej Kokot z Aeroklubu Śląskiego z wynikiem 113,7 km/h. Konkurencję ukończyli wszyscy spośród 33 zawodników. II konkurencja: trójkąt 124 km. Zwyciężył Mirosław Herzog z Aeroklubu Poznańskiego — 95,62 km/h. Do mety doleciało 26 zawodników. III konkurencja: trójkąt 316 km Lisie Kąty — Olsztyn — Toruń — Lisie Kąty. Wygrał Artur Budkiewicz z Aeroklubu Białostockiego — 70,51 km/h. Metę osiągnęło 17 pilotów.

Wyniki po trzech konkurencjach: 1. Adam Markowski (Aeroklub Warszawski) — 1489 pkt, 2. Mirosław Hołyś — (A. Ziemi Lubuskiej) — 1459 pkt, 3. Mariusz Szajkowski (A. Ziemi Lubuskiej) — 1422 pkt, 4. Artur Budkiewicz (A. Białostocki) — 1367 pkt, 5. Mirosław Herzog (A. Poznański) — 1333 pkt, 6—7. Longin Kuraś (A. Robotniczy w Świdniku) i Paweł Jazieniecki (A. Orląt w Dęblinie) — po 1330 pkt, 8. Dariusz Wiśniewski (A. Suwalski) — 1309 pkt, 9. Zbigniew Oborowski (A. Jeleniogórski) — 1299 pkt, 10. Zbigniew Nieradka (A. Robotniczy w Świdniku) — 1288 pkt.

Po pierwszej katastrofie zawody, na życzenie zdecydowanej większości zawodników, były kontynuowane. Po katastrofie drugiej zawody przerwano. Ponadto prezes Aeroklubu Polskiego dr inż. Henryk Sienkiewicz zawiesił wykonywanie lotów w Lisich Kątach do końca lipca br.

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **FRANCJA.** W Port Vendres, na południu kraju, w pobliżu granicy z Hiszpania, odbyła sie uroczystość odsłoniecia pomnika ku czci polskich lotników, którzy przed 50 laty odpłyneli z tej miejscowości do Wielkiej Brytanii, by po upadku Francji kontynuować walkę z Niemcami. Odsłonięto także pomnik ku czci żołnierzy polskich, którzy w czerwcu 1940 polegli w walkach o Bettencourt w pobliżu Montbeliard.

● **WIELKA BRYTANIA.** W ośrodku administracyjnym Królewskich Sił Powietrznych (RAF) w Londynie nastapiła 21 czerwca br. eksplozja. Ofiar w ludziach nie było. Stwierdzono, że przyczyna eksplozji była bomba ukryta w plecaku. Nie wiadomo, kto ja podłożył. Żadna organizacja nie przyznała sie do zamachu.

● **FINLANDIA.** Jest to pierwszy kraj na świecie, który troskę o swa obronę narodowa powierzył kobiecie, 55-letniej Elisabeth Renh. Pani Renh jest w dodatku przedstawicielką mniejszości narodowej w swoim kraju. Od 12 lat zasiadała w parlamencie z ramienia Szwedzkiej Partii Ludowej Finlandii, jednej z czterech wchodzacych w skład obecnego rzadu koalicyjnego.

● **JAPONIA.** Na pokładzie amerykańskiego lotniskowca Midway wybuchł 20 czerwca br. duży pożar spowodowany dwiema eksplozjami na pokładzie. Ogień szalał prawie 12 godzin, zdołano go całkowicie ugasić nad ranem nastepnego dnia, po czym Midway o własnych siłach wpłynał do macierzystej bazy Yokosuka, w Zatoce Tokijskiej. Admirał Lyle Bull podał, że w wyniku eksplozji i pożaru dwie osoby z załogi okretu zgineły, a 16 marynarzy zostało rannych. Jak poinformował przedstawiciel Dowództwa Marynarki Wojennej USA, awaria nastąpiła w pomieszczeniach magazynowych dziobowej części lotniskowca. W momencie awarii nie było tam żadnej amunicji. Eksplozje były następstwem, a nie przyczyną pożaru. Przyczyn eksplozji nie wyjaśniono. Lotniskowiec, na pokładzie którego znajdowało się 4,5 tys członków załogi, wypłynał na otwarte morze, by wziąć udział we wspólnych manewrach japońsko-amerykańskich.

● **USA/JAPONIA.** Linie Japan Airlines ogłosiły o wyborze turbowentylatorowych silników General Electric CF-80C2 dla dwudziestu nowych samolotów Boeing 747-400 i 34 opcji na tego typu maszyny. Pest to największy dotychczas kontrakt jednego przewoźnika lotniczego na silniki CF6, o łącznej wartości 1,8 mld USD. Jeżeli wszystkie opcje JAL zamienione zostaną w zamówienia, wówczas przewoźnik ten dysponować będzie 74 Boeingami 747-400 wyposażonymi w silniki CF-80C2. Wartość tych silników przekroczy wtedy 3 mld USD. Obecne zamówienie JAL opiewa na ponad 200 silników i zestaw części zamiennych. Dostawy potrwaja do 1999. Z obecnym zamówieniem dla Boeinga i General Electric, linie lotnicze Japan Airlines pozostaja największym zagranicznym odbiorca produktów amerykańskich.

● **EUROPA ZACHODNIA.** Nad przestrzenia powietrzna Belgii, Danii, Holandii, Luksemburga i RFN odbyły sie w końcu czerwca br. kolejne manewry sił powietrznych NATO. Uczestniczyło w nich około 500 samolotów wojskowych USA, Kanady, Wielkiej Brytanii, Francji, RFN i innych państw członkowskich NATO. Lotnictwo francuskie brało udział w manewrach na podstawie porozumienia o wspólnym szkoleniu wojskowym. W czasie manewrów ograniczono loty samolotów na niskich pułapach.

● **RFN/SZWAJCARIA.** Federalne urzędy lotnictwa cywilnego RFN i Szwajcarii wydały oświadczenie o wzajemnym uznaniu wydanych przez obydwa urzędy świadectw pilotów lotniowych i spadochronów zboczowych, które ważne sa podczas lotów i przelotów do każdego z wymienionych krajów.

● **AUSTRIA.** W dniach 27 kwietnia — 1 maja br. przeprowadzono w miejscowości Strasswalchen niedaleko Salzburga 9 mistrzostwa Austrii balonów na ogrzane powietrze. Startowało 19 pilotów, w tym 14 z zagranicy, którzy w pięciu lotach wykonali 12 zadań. Zwyciężył pilot zachodnioniemiecki Uwe Claussen, przed swymi rodakami Russnerem i Kordelem. Najlepszym z Austriaków był Josef Starkbaum, który zajął czwarte miejsce i zdobył tytuł mistrza Austrii.

● **CZECHOSŁOWACJA.** Z dniem 2 maja br. nastąpiło połączenie Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju w jeden rodzaj sił zbrojnych — Wojsk Loniczych i Obrony Powietrznej Kraju. Jego dowódcą został generał major Ondrej Kubiznak.

● **SZWAJCARIA.** Szwajcarskie stowarzyszenie akrobacji szybowcowej SAGA (Swiss Aerobatic Gliding Association) podało do wiadomości, że planowane w Szwajcarii na 1991 czwarte mistrzostwa świata w akrobacji szybowcowej nie będa mogły być przeprowadzone ze względu na trudności organizacyjne, kadrowe i materialne.

● **ZSRR.** Na zaproszenie ministra lotnictwa cywilnego ZSRR przebywał w Moskwie dyrektor generalny Międzynarodowej Organizacji Transportu Lotniczego (IATA) Guenter Eser. Omówiono sprawy udziału Aerofłotu w pracach IATA.

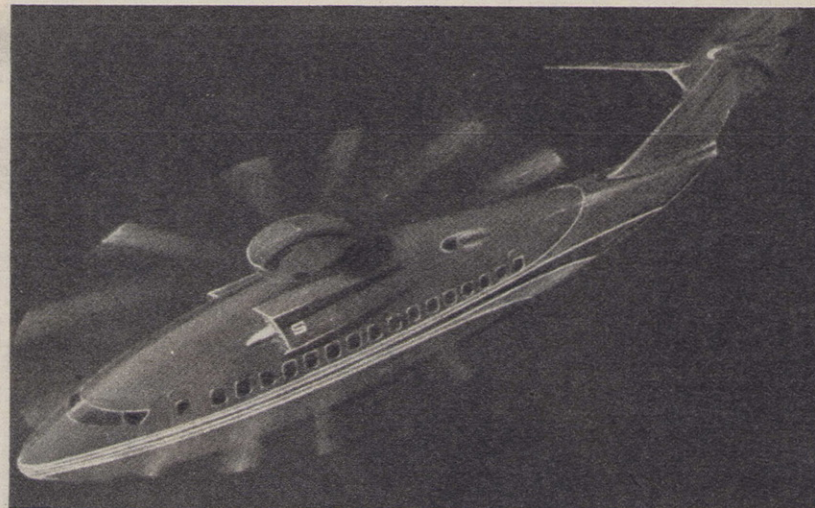
● **USA.** 57 linii lotniczych złożyło zamówienie na ponad 1 600 i opcje na kolejne 850 silników General Electric CF6-80C2. Tylko w tym roku do wytwórni wpłynęły zamówienia na 188 tego typu silników dla 66 samolotów, włączając w to zamówienie na silniki dla 23 Boeingów 747-400 (KLM, Lufthansa, Varig i Thai International). Zamówienia na te same silniki do A.310-300 złożyły Aerofłot, Emirates, Trans European, Lufthansa, Hapag-Lloyd i International Lease Finance Corp. Federal Express oraz American Airlines będą używały samolotów McDonnell Douglas MD-11 z silnikami CF6-80C2.

● **RFN.** 11 maja br., startując z lotniska w Hahnweide, odbył swój pierwszy lot wysokowyczynowy szybowiec Nimbus-4, najnowszy produkt znanych zakładów szybowcowych Flugzeugbau Schempp-Hirth w Kirchheim. Jest to szybowiec klasy otwartej o rozpiętości 26,4 m i doskonałości ponad 60. O Nimbusie-4 napiszemy obszerniej w jednym z następnych numerów.

● **ZSRR.** W ciągu jednego tylko tygodnia (18—24.06.1990) zanotowano aż cztery uprowadzenia samolotów Aerofłotu przez młodych porywaczy, którzy steroryzowali załogi za pomocą, jak się później okazało, atrap granatów. Jeden samolot An-2 uprowadził do Turcji 28-letni pilot. Dwa Tu-134 porwano z Rygi do Helsinek, jeden Tu-134 z Tallina do Helsinek. Samoloty zwrócono władzom radzieckim, porywaczy zatrzymała policja, poprosili oni o azyl.

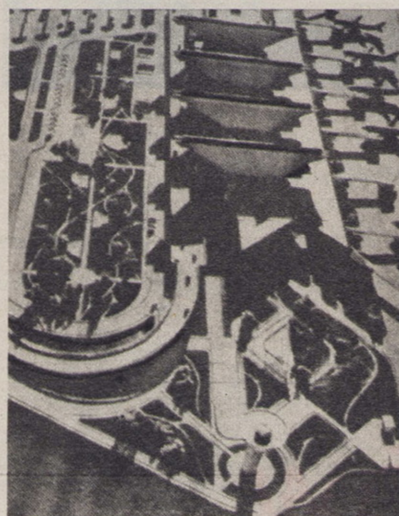
● **USA.** 28 kwietnia br. zorganizowano w Chicago bal szybowników sponsorowany przez koncern Boeinga, Polamer, First State Bank of Chicago i PLL LOT. Dochód z balu przeznaczono na pomoc umożliwiającą udział polskiej ekipy w szybowcowych mistrzostwach świata w Minden (USA). W balu udział wzięli kapitanowie LOT-u: Edward Makula, Krzysztof Lenartowicz, Janusz Centka, Fryderyk Rzymanek, Wojciech Taworski oraz stewardesy latające na trasie Warszawa—Chicago—Warszawa.

(kon)



PROJEKT 100-MIEJSCOWEGO ŚMIGŁOWCA

Znane amerykańskie zakłady Sikorskiego podjęły prace studyjne nad koncepcją 100-miejscowego śmigłowca pasażerskiego (na rysunku z „Krila" jego makieta), który mógłby być użytkowany w wielkich aglomeracjach miejskich. Twórcy projektu śmigłowca przewidują kooperację w jego budowie, najchętniej widzieliby ją z Japończykami, gdyż — jak twierdzą — kraj wschodzącego słońca mógłby być głównym importerem 100-miejscowego śmigłowca, ma bowiem w swym kraju około 3 500 heliportów.



NOWY DWORZEC LOTNICZY W SYMFEROPOLU NA KRYMIE

Biuro konstrukcyjne Aeroprojekt opracowało projekt nowego dworca lotniczego w Symferopolu na Krymie, który ma powstać do 1993. Cały kompleks dworca będzie miał 82 000 m² powierzchni, a kubatura jego wyniesie 430 000 m³. Nowy dworzec składa się z czterech dużych pawilonów: pierwszy przeznaczony jest dla podróżnych zagranicznych, drugi — dla pasażerów krajowych, a trzeci użytkowany będzie tylko w lecie, w czasie wzmożonego ruchu turystycznego. Nowy dworzec ma odprawić 3 100 podróżnych na godzinę.

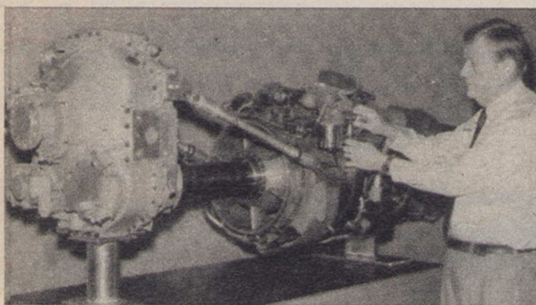
Na zdjęciu i rysunkach z czasopisma „Letecky obzor": makieta dworca oraz rysunki jego rzutu bocznego i z góry.



BAe-146-300 W BERLINIE

Produkowany w Wielkiej Brytanii samolot transportowy BAe-146-300, przeznaczony na trasy krótkie i średnie, odbył w maju br. tournée akwizycyjne po krajach Europy Środkowej i Wschodniej. Był m.in. w Polsce, Czechosłowacji i NRD, a także w ZSRR. Na zdjęciu „Jugend und Technik" widzimy ten samolot na lotnisku Schoenefeld w Berlinie.

SILNIKI GE CT7-9B DLA LET L-610



Jak już informowaliśmy, General Electric i czechosłowacki Let zawarły porozumienie o kooperacji w budowie samolotu komunikacji regionalnej L-610. Będzie on wyposażony nie tylko w silniki turbośmigłowe rodzimej produkcji, ale także w amerykańskie silniki General Electric CT7-9B (na zdjęciu z „Flug Revue"), co spowoduje, że L-610 będzie bardziej atrakcyjny na rynku zachodnim. Pierwszy lot L-610 z silnikami amerykańskimi spodziewany jest w połowie 1991.



Wicemistrz Europy Franciszek Kępka w ASW-24

V Szybowcowe Mistrzostwa Europy
KLASA STANDARD

SUKCES POLAKÓW

Lot bliską parą — to był wniosek Polaków z treningu przed V Szybowcowymi Mistrzostwami Europy w Lesznie. W klasie standard startowały dwie nasze pary. Pierwsza to broniący tytułu z Räyäskäli Janusz Trzeciak i jeszcze bardziej od niego doświadczony Franciszek Kępka. Obaj na ASW-24. Drugą, znacznie młodszą parę stanowili Mariusz Poźniak na Discusie i junior Tomasz Rubaj na polskim SZD-55. Od początku mistrzostw w Lesznie nasi reprezentanci w tej klasie za najgroźniejszych rywali nie bez racji uważali Francuzów, zwłaszcza aktualnego mistrza świata Jacquesa Aboulina.

Już w I konkurencji — 346,8 km Leszno — Przylep — Stradomia — Leszno — taktyka Polaków była oczywista: należy tak markować odejścia, by Francuzi odlecieli pierwsi na trasę, a potem ich dogonić, i ewentualnie przegonić. Nasza czołowa para wykonała więc dwa markowane odloty, lecąc „najpierw do przodu, a potem boczkiem, boczkiem i z powrotem na taśmę" jak opowiadał ze swadą Trzeciak. Francuzi myśleli i robili... tak samo. Niełatwo jednak upilnować rywali, gdy wokół lata kilkadziesiąt szybowców. Gdy większość szybowców odleciała na trasę, Trzeciak i Kępka wciąż czekali, nie wiedząc w końcu czy najgroźniejsi rywale odlecieli czy nie. Oczekiwanie wydłużały niekorzystne warunki na początku trasy. Wreszcie wypatrzyli zbliżającą się słoneczną plamę na niebie i pomknęli w stronę powstających cumulusów. Po zdecydowanym przeskoku zakrążyli pod pierwszą chmurą i... zobaczyli pod nią obydwu Francuzów. Nie zwlekając polecieli na trasę, a Francuzi zawrócili i wykonali ponownie start lotny trzy minuty za naszymi, myśląc, że nadrobią dystans. Polacy więc uciekali, a Francuzi ich gonili. Nasi spod podstawy chmur wykonali długi przeskok starając się by nie wypatrzyli ich rywale. Prąc do przodu opuścili wznoszenie 2,5 m/s, ale przed Odrą na 700 m napotkali 3,5—4 m/s! Szybko osiągnęli 1600 m i lecąc pod wiatr, bez krążenia, wykorzystywali szlak cumulusów, spod których odskoczyli nad Przylep, by wykonać zdjęcia punktu zwrotnego. Wkrótce powrócili pod tenże szlak dający 2—2,5 m/s wznoszenia. W pobliżu Odry minęli się z Francuzami, którzy dopiero lecieli do Zielonej Góry. Oznaczało to, że nasza para miała nad nimi ok 30 km przewagi.

Na II boku Trzeciak i Kępka doganiali i wyprzedzali liczne szybowce. Po II punkcie zwrotnym, w połowie ostatniego boku byli na czele rozciągniętego peletonu. Gdy wydawało się, że osiągnięcie mety będzie formalnością, w rejonie Rawicza skończył się szlak cumulusów a dolot był jeszcze poza zasięgiem. Na szczęście w bok za Rawiczem napotkali 1,5 m/s i „dokręcili" wymaganą wysokość z zapasem 150 m. Okazało się to bardzo przydatne, bowiem na ostatnich 15 kilometrach były silne duszenia 3—4 m/s. Nad ostatnim lasem trochę ich jednak podtrzymało i pewnie dolecieli do Leszna. Uzyskali jednakową prędkość 113,6 km/h i wspólnie wygrali konkurencję.

Francuzi Caillard i Aboulin stracili do Polaków 18 minut, zajmując 4 i 5 miejsce. Trzeci był niespodziewanie reprezentant RFN Herman Leucker. Gdyby ktoś wtedy powiedział, że kolejność czołowej trójki po I konkurencji będzie taka sama po mistrzostwach, nikt by nie uwierzył. Ale tak było!

Poźniak w tej konkurencji był 10, a Rubaj — 30. Metę osiągnęło 37 pilotów na 39 startujących.

Początek był więc wielce obiecujący dla Polaków. Ale po trzech dniach przyszła czarna dla naszych reprezentantów II konkurencja. Trasa 452,4 km Leszno — Lubiąż — Przytoczna — Strużka — Lubin — Leszno okazała się nie do pokonania. Przeszkodą było gwałtowne załamanie się warunków termicznych w północnym rejonie trasy. Zaczęło się jednak obiecująco. Trzeciak i Kępka odlecieli na trasę w połowie stawki ale aż o 35 minut za Francuzami, a Poźniak i Rubaj jeszcze później. Dwie różne masy powietrza jakie spotkały się na trasie konkurencji spowodowały, że zawodnicy co i raz napotykali różne zjawiska atmosferyczne. Były więc ładne cumulusy, pozwalające na szybki lot, a także obszary bezchmurne i atermiczne, był deszcz a nawet śnieżyca. Licząc na przetrwanie złych warunków, Polacy odlecieli daleko w bok od trasy, zapędzając się aż do Zielonej Góry, gdzie Trzeciak lądował w truskawkach przy ul. Grzybowej.



Najlepsi zawodnicy klasy standard na podium zwycięzców. Od lewej: Franciszek Kępka (2 miejsce), Janusz Trzeciak (1) i Herman Leucker (RFN).

Tymczasem lecący długo z naszymi reprezentantami Jugosłowianin Kolarić wcześniej zdecydował się na lot do Przytocznej, w rejonie której lądował po przeleceniu 241,9 km, wyraźnie wygrał konkurencję i objął prowadzenie w ogólnej klasyfikacji. Sporo pilotów, wśród nich Aboulin, zrobiło podobnie, plasując się wysoko w tej konkurencji. Poźniak był 19, Rubaj — 24, Trzeciak — 35, zaliczając 151,1 km, a Kępka przedostatni — 143,1 km. Po II konkurencjach Aboulin był 3, Trzeciak — 5, Kępka — 6, Poźniak — 12, Rubaj — 29.

Od III konkurencji czołowi zawodnicy, zwłaszcza Polacy, rywalizowali ze zdwojoną zaciętością. Trzecią próbę mistrzostw — 349,8 km — wygrał Kępka (129,8 km/h) przed Trzeciakiem (129,7 km/h), ale tuż, tuż za nimi był Aboulin (129,3 km/h), który po trzech konkurencjach wyszedł na prowadzenie, przed Trzeciakiem i Kępką. I chociaż poza fatalną dla Polaków II konkurencją mistrz świata w pozostałych nie uplasował się wyżej od naszej czołowej pary, kolejność czołowej trójki nie zmieniła się w miarę rozgrywania kolejnych konkurencji.

Ilustrują to wyniki: IV konkurencja — 248,1 km — 1. Watt (Wielka Brytania) — 102,6 km/h, 2. Trzeciak — 101,7 km/h, 3. Kępka — 101,6 km/h, 5. Aboulin — 99,6 km. V konkurencja — 1. Poźniak i Trzeciak po 394,5 km, 3. Kępka — 389,1 km, 4. Rubaj — 388,3 km, 5 — 382,2 km. W tej konkurencji zwanej skokiem kota cała czwórka Polaków zaprezentowała się wręcz wzorowo, ale mimo to wciąż prowadził Aboulin przed Trzeciakiem i Kępką. Awansowali natomiast Poźniak — na 6 miejsce i Rubaj — na 9.

I przyszła wreszcie szósta i jak się później okazało ostatnia konkurencja. Trzeciak i Kępka, dopingowani przez trenera Henryka Muszczyńskiego i kibiców, postanowili przypuścić zdecydowany atak na Aboulina. Trzeciaka od mistrza świata dzieliły wówczas 43 punkty, a Kępkę — 97 punktów.

Tak więc VI konkurencja — 369,8 km Leszno — Przytoczna — Twardogóra — Leszno — zapowiadała się niezwykle frapująco. Na starcie lotnym Trzeciak i Kępka postanowili „wypuścić" Francuzów 5—6 minut wcześniej, potem dopaść ich na trasie i ewentualnie nieco wyprzedzić na mecie, co powinno wystarczyć do zepchnięcia Aboulina na trzecie miejsce. Łatwo jednak pomyśleć, a trudniej wykonać. Ale udało się. Stosując wypróbowaną metodę wykonali pozorowany start lotny, zawrócili (boczkiem, boczkiem) i za drugim razem polecieli na trasę, na której Francuzi byli już od 6—7 minut.

Warunki na początku były słabe: podstawy chmur 1 000—1 050 m, wznoszenie 1,5—2 m/s. Lecąc optymalnie, na 35 kilometrze Trzeciak i Kępka mieli już kontakt wzrokowy z Francuzami, którzy krążyli w tym samym kominie, tyle że wyżej. Na 25 kilometrze przez punktem zwrotnym w Przytocznej zaczęły się komplikacje. Z lewej był zacieniony, stary szlak cumulusów, w górze rozpościerały się altostratusy, na szczęście z prawej widać było słońce i świeże cumulusy, pod które polecieli Trzeciak i Kępka. 10 km przed punktem zwrotnym osiągnęli podstawę chmur, z której wykonali długi ale niezbyt szybki przeskok. Po wykonaniu zdjęć punktu zwrotnego podkręcili za Przytoczną do 1 000 m i zdecydowali się na przeskok do Nowego Tomyśla. Po trasie nieco ich podtrzymywało ale były też nieprzyjemne dla szybownika obszary pod rozmytymi chmurami, gdzie wariometry nieustannie wskazywały opadanie. Gdy mieli już tylko

Na starcie mistrzostw w Lesznie. Na pierwszym planie Discus-B, na którym latał Fin Antti Taimioja.

Zdjęcia: Wacław Hołyś, Andrzej Pawliszewski i autor



600 m, napotkali wznoszenie 2 m/s w którym osiągnęli 1 200 m. Z tej wysokości zdecydowali się na przeskok na południowy skraj Wolsztyna. Po doleceniu tam ich wysokość stopniała do 500 m. Osiągnęli jednak krawędź szlaku chmur, układającego się w kierunku Leszna. Zobaczyli znów słońce a wskazówki wariometrów wesoło pięły się w górę, aż do 4 m/s! Oznaczało to wyraźne przyspieszenia tempa przelotu.

Problemy zaczęły się w okolicach Milicza. Znikły cumulusy, niebo zakryły gęste chmury warstwowe, nasilający się wiatr spychał szybowce na wschód od trasy. W słabym wznoszeniu 0,5 m/s osiągnęli 1 000 m. Starczało to na dolecenie do Twardogóry, a dalej jawiło się lądowanie przygodne. W tym krytycznym momencie otrzymali radiową wiadomość od nadzwyczaj dzielnie poczynającej sobie pary Poźniak — Rubaj: na południe od rozległych lasów rozciągających się w dole są dobre warunki termiczne. Nie zastanawiając się Trzeciak i Kępka wykonali prostopadły do trasy, 20-kilometrowy przeskok i na krawędzi lasów oraz oświetlonych słońcem chmur napotkali wznoszenie 2—2,5 m/s. Po osiągnięciu podstawy chmur szybko, pod szlakiem polecieli w stronę Żmigrodu. Po jego minięciu, w pobliżu Krobii mieli znów kłopoty. Tymczasem lecący przed nimi Poźniak i Rubaj w tym rejonie wykręcili dolot i pewnie podążali do mety. Trzeciak i Kępka byli jednak 30 km za nimi, i musiało im wystarczyć gasnące 0,5 m/s nad Krobią. Lecąc ostrożnie na północ od Pońca napotkali strzępki cumulusów, pod którymi było wznoszenie 0,3—0,7 m/s. Pracując w pocie czoła wykręcili 900 m niezbędne na dolot.

Do mety doleciało 17 zawodników. Wygrał Szwed Goran Andersson — 89 km/h. Poźniak był trzeci — 87,3 km/h. Rubaj — czwarty — 87,2 km/h, Kępka — dziewiąty — 79,8 km/h. Trzeciak — dziesiąty — 79,7 km/h. Wśród 12 zawodników, którzy osiągnęli metę, nie było jednak Francuzów (!), którzy długo pilnując Polaków, rozstali się z nimi koło Milicza, licząc na ich wyprzedzenie. Wyraźnie przechytrzyli sprawę i zmuszeni zostali do lądowania przygodnego. Aboulin lądował na 361 kilometrze, co dało mu 21 miejsce w konkurencji i stratę do Kępki oraz Trzeciaka po 270 punktów. Drugi z Francuzów Caillard stracił znacznie więcej. Piękny polsko-francuski pojedynek zakończył się tym razem sukcesem naszej znakomitej pary szybowników.

Na czoło klasyfikacji ogólnej wyszedł zdecydowanie Janusz Trzeciak, pieczętując tym samym swoje drugie z kolei mistrzostwo Europy w klasie standard. O 44 punkty wyprzedził swego znakomitego partnera Franciszka Kępkę i o 222 punkty Hermana Leuckera z RFN, który latając równo, zdobył brązowy medal, w myśl zasady że gdzie się dwóch bije, tam trzeci korzysta. Mistrz świata Jacques Aboulin, który ostatecznie zajął 4 miejsce ze stratą 227 punktów do lidera, przegrał jednak po pasjonującej rywalizacji i jako pierwszy pogratulował sukcesu Polakom.

Świetnym finiszem popisała się druga nasza para: Mariusz Poźniak, który awansował na 5 miejsce i Tomasz Rubaj — na 7 miejsce.

W sumie — piękny sukces Polaków! Wielkie walory zawodnicze wykazali zwłaszcza Trzeciak i Kępka. Mistrz i wicemistrz Europy stanowią parę niezwykle silną. Latali szybko i pewnie, mimo że schodzili nisko. Rywale bali się podejmować takie ryzyko, zostawali w tyle, szukając chmur i wznoszeń na większej wysokości. Mistrz i wicemistrz Europy posiedli w wysokim stopniu umiejętność latania bliską parą, a jednocześnie każdy z nich nie gorzej potrafi latać w pojedynkę. Połączenie obydwu sposobów latania stanowi siłę, której nie zdołali się oprzeć najgroźniejsi rywale. „Goniliśmy jak charty" — powiedział o lataniu swoim i Franciszka Kępki mistrz Europy Janusz Trzeciak.

HENRYK KUCHARSKI

P.S. Wyniki mistrzostw podaliśmy w SP 25/1990.

Jacques Aboulin (4 miejsce) i Mariusz Poźniak (5).





Lotnisko Cranfield w dniach zlotu. W powietrzu samolot Currie Wot, zwycięzca z 1987 w konkursie na najlepiej samodzielnie zbudowany samolot.

ZLOT ENTUZJASTÓW

Wokół dolnopłata Slingsby ruchliwa gromadka. Dorośli mężczyźni zachowują się jak niesforne dzieci. Penetrują samolot na wszystkie sposoby, zaglądają w każdy otwór, w każdą jego szczelinę. Nachalnie obmacują płatowiec, wtykają palce pomiędzy ster i statecznik, łapią za lotki, poruszają nimi, dotykają zawiasów. Niektórzy na czworakach włażą pod skrzydła, oglądają je od spodu, brną ku podwoziu, znów wszystkiego dotykają, ruszają i od czasu do czasu coś skrzętnie zapisują, czujnie osłaniając notatnik przed oczami innych. A wszystko w pośpiechu jakby kradli czas, jakby ich za chwilę ktoś miał stąd przepędzić.

To dziwne zachowanie ma usprawiedliwić stojący obok szyld z dużym napisem: „Uważaj na swoje i cudze palce". Pod tym hasłem, zrozumiałym tylko dla wtajemniczonych, odbywa się mianowicie konkurs-zabawa. Kto w ciągu 15 minut wykryje dziesięć błędów w konstrukcji płatowca, specjalnie weń na tę okazję wmontowanych, ten otrzymuje nagrodę. Trzeba być nie lada znawcą dolnopłata Slingsby, żeby te utajone fałsze rozpoznać. Ale tutaj od znawców, nie tylko tego typu samolotu, aż się roi. Rzecz bowiem ma miejsce w Cranfield, na największym w Europie zlocie-spotkaniu entuzjastów samodzielnej budowy samolotów. Odbywa się ono co roku, zawsze z końcem pierwszego tygodnia lipca i gromadzi tłumy zainteresowanych, z których większość stanowią stali bywalcy. W ubiegłym roku w zlocie wzięło udział ponad 1000 samolotów 350 typów. Znakomita większość to oczywiście maszyny angielskich pilotów-majsterkowiczów, lecz i zagranicznych też nie brakowało — przyleciało ich około 70.

To sobie wprost trudno wyobrazić — tysiące najrozmaitszych samolotów, od maleńkich ULM-ów i lotni po wieloosobowe, wszystkie na jednym lotnisku. Do tego jeszcze prawie przy każdym ustawiony namiot. Ale Cranfield to olbrzymie lotnisko, z dwiema betonowymi drogami startowymi i pięknie utrzymaną nawierzchnią trawiastą. Swobodnie mieszczą się tam nie tylko demonstrowane samoloty, lecz także spory pchli targ z przeróżnymi częściami do nich. Łatwo tu trafić — lotnisko leży 30 km na północny zachód od granic Londynu-Luton. Raz do roku, w ten pierwszy lipcowy weekend zamienia się w gigantyczną estradę niemalże rodzinnego święta. Bo uczestnicy spotkania to wielka rodzina lotniczych majsterkowiczów, którzy sami zbudowali, budują lub zamierzają budować własne samoloty. Zjeżdżają tu albo przylatują już od czwartku. Jedni doprowadzają swe latające dzieła drogą powietrzną, inni ciągną je za samochodami w specjalnych przyczepach i montują dopiero na miejscu. Przeważnie są członkami PFA, czyli Popular Flying Association, co można przełożyć jako stowarzyszenie powszechnego latania.

Na Wyspach Brytyjskich, w tym kraju częstych deszczów i nie najlepszej do latania pogody, jest aż 6000 czynnych amatorów własnoręcznego budowania samolotów. Tu, w Cranfield niemal wszyscy się znają, wszystko ich interesuje, zaciekawia, wszystko warte jest utrwalenia na zdjęciach i pieczołowitego zapisania. Hobbiści różnego rodzaju statystyk lotniczych z dziecięcym wręcz przejęciem zestawiają tasiemcowe wykazy znaków rozpoznawczych samolotów, wzajemnie je porównują i niczym cenne, kolekcjonerskie zdobycze wymieniają między sobą. Znaków zagranicznych samolotów nawet nie muszą notować — te kilkadziesiąt maszyn, które trafiają tu spoza Anglii, znają na pamięć.

Atmosfera zlotu-spotkania jest koleżeńska, swobodna, bez jakichkolwiek sztywności, skrępowań — pełny luz. Można wszystko oglądać, dotykać, podpatrywać, zaglądać do kabin, zadawać pytania wystawcom i toczyć z nimi długie rozmowy, służące wymianie doświadczeń. Do podstawowego wyposażenia większości zwiedzających należą lornetki, aparaty fotograficzne, kamery wideo i oczywiście notatniki. Ktoś ciągnie pomiędzy samolotami specjalny wózeczek, załadowany potężnym zestawem aparatów i teleobiektywów fotograficznych, ktoś inny, posługując się statywem, robi precyzyjne zdjęcia wszystkich samolotów po kolei, z jednakową skrupulatnością, bez różnicy czy to de Havilland, Kitfox czy Speed Canard. Dwóch entuzjastów siedzi przy bufetowym stoliku nad zamówionym posiłkiem. Już dawno im wystygł, bo szkoda czasu na jedzenie — bez przerwy obserwują przez lornetki drogę startową, gdzie co chwila lądują przylatujące samoloty.

A nad głowami wciąż słychać Robina ATL. Już kolejny dzień, od wczesnego ranka do zmierzchu, w regularnych odstępach czasu startuje, wykonuje rozległy krąg nad lotniskiem, ląduje i po kilku minutach znów jest w powietrzu. Co to za jeden? Po co tak w kółko lata? Kto płaci za tę kosztowną zabawę? — Po bliższym rozpoznaniu okazuje się, że to jakiś zapaleniec, członek PFA, który pracuje w firmie Airbus w Tuluzie i stamtąd przyprowadził Robina. Wozi nim za darmo zachwyconych okazją pasażerów, czekających cierpliwie w długiej kolejce na starcie. Po wielu godzinach nieustannych lotów pilot sprawia wrażenie już nieco zmęczonego, ma zaczerwienione oczy, ale lata dalej. Dlaczego, po co? — Nie trudno zgadnąć: sprawia mu to po prostu przyjemność. Nikt tylko nie wie, kto ponosi koszty — może Airbus, może Popular Flying Association, a może wszyscy pospołu z pilotem włącznie?

Na popularnych też w Anglii zlotach oldtimerów, czyli maszyn starych typów z wojskowymi włącznie, utrzymywanych w pełnej zdatności do lotu, piloci starają się wyglądać możliwie jak najbardziej bojowo. Mają więc hełmy lotnicze na głowach, mocno przyciemnione okulary słoneczne, kombinezony lub przynajmniej plamiste bluzy w barwach ochronnych typu panterka i nieodzownie u pasa duże, wielozadaniowe, tak zwane noże przeżycia. W Cranfield natomiast obowiązuje raczej styl pokojowej łagodności. W ubiorach dominuje błękit. Owszem, lotnicze kurtki im są bardziej strojne, fantazyjne, bombastyczne tym lepiej, ale bez jakichkolwiek cech drapieżnej bojowości. Młodsi uczestnicy zlotu chętnie przywdziewają kaski ochronne, wzorem zapożyczone od amerykańskich basebalistów, a na tych kaskach umieszczają szyldziki informujące o przynależności klubowej lub o tym, że są entuzjastami na przykład samolotów Kitfox, bądź też akrobacji lotniczej.

Tych drobnych ekstrawagancji w ubiorach nie stosują starsi. Rzadko można je spotkać w tej części lotniska, którą zajmuje tak zwany pchli targ, równie ważny, a dla niektórych uczestników imprezy może i ważniejszy niż ekspozycja samolotów. Tutaj panuje nastrój skupienia, uważnej lustracji poszczególnych stoisk handlowych w poszukiwaniu drobnych elementów czy całych zestawów części, przydatnych w budowie samolotów określonych typów. Ich przyszli twórcy czujnie przebierają w oferowanym towarze, a że jest tego sporo, więc łatwo coś przeoczyć. Chociaż sprzedający dbają na ogół o to, by wszystko było dostępne dla oka i w miarę możności znalazło nabywcę. Leżą więc ogromne śmigła, zarówno proste jak i szabliście wygięte, różne elementy silników lotniczych, radiostacje pokładowe, wariometry, prędkościomierze, busole, akumulatory, koła podwozia albo same opony, obręcze, tarcze hamulcowe, kompletne pulpity przyrządów pokładowych, kółka ogonowe do natychmiastowego zamontowania, ale także najrozmaitsze śrubki, łączniki, wodziki i mnóstwo innych drobiazgów, wśród których trzeba dobrze szperać by znaleźć właściwe.

W niedzielne popołudnie lotnisko stopniowo pustoszeje, a w poniedziałkowy ranek można zastać na nim już tylko nielicznych, zwijających namioty i pakujących swój biwakowy dobytek do powrotnego transportu. Przybędą tu na pewno za rok, płacąc za wjazd na lotnisko 15 funtów od osoby i połowę od dziecka. Tylko przylatujący samolotami mają wszystko za darmo — nie pobiera się od nich opłat ani za udział w imprezie, ani za lądowanie i postój na lotnisku, ani nawet za noclegowe miejsca na pobliskim kempingu. A zagraniczni przybysze mogą również liczyć na sprawną odprawę celną na miejscu, gdyż urząd celny w dniach zlotu uruchamia zawsze swoją specjalną placówkę na lotnisku Cranfield.

Na podstawie „Flieger Magazin" — ter.



KANIKUŁA w BEZMIECHOWEJ

1

15 marca 1990 odbyło się I Spotkanie Rady Programowej Bractwa Podwójnej Mewy — Stowarzyszenia Lotniczego z Kierownictwem tego stowarzyszenia. BPM-SL rozwija się dynamicznie. Omówiono więc zagadnienia wyposażenia tego stowarzyszenia w sprzęt lotniczy, w tym w szybowce PW-2 Gapa produkcji DWLKK (Doświadczalne Warsztaty Lotniczych Konstrukcji Kompozytowych) i paraglidery (spadochrony szybujące zwane także spadochronami zboczowymi) produkcji Aviotexu z Legionowa.

Ważnym punktem spotkania była dyskusja, i stosowne wnioski, na temat zapewnienia uczestnikom letnich obozów szkoleniowych bractwa właściwej opieki instruktorskiej i medycznej oraz rozpowszechnienia materiałów szkoleniowych.

Ich rezultatem jest Teoretyczny Kurs Szybowcowy — Bractwa Podwójnej Mewy i redakcji tygodnika „Skrzydlata Polska". Kurs ten, jako wynik współpracy bractwa z naszą redakcją, został publikowany na naszych łamach począwszy od numeru SP 19/1990. Zwraca uwagę, że uczestnicy dyskusji w czasie spotkania mówiąc o metodach szkolenia na jednosterze, powoływali się na publikację „Nowe drogi wyszkolenia szybowcowego" zamieszczoną na łamach SP w... roku 1948. Starszym Czytelnikom, którzy przeżyli niejedno z naszym tygodnikiem w ręku łza się w oku kręci, a młodsi mogą wysnuć sobie morał: „Skrzydlata Polska" jest zawsze aktualna i nawet po latach okazuje się, że mimo przeciwieństw była w awangardzie. Juniorom z bractwa warto przypomnieć o zmaterializowanej w ten sposób tradycji wychowania lotniczego; aby wytyczając „nowe drogi", pamiętać o dotychczasowym dorobku.

Jednym z takich połączeń, nowego i starego, jest powrót szybowników do bieszczadzkiej „akademii szybowcowej" w Bezmiechowej. Inicjatywa ta rozpaliła serca entuzjastów latania w zgodzie z naturą nie tylko w kraju. Żywy oddźwięk znalazła także w lotniczych skupiskach polonijnych, i to nie tylko wśród seniorów. Jest nadzieja, że dzięki mądremu mecenatowi i sponsorowaniu Bezmiechowa nie pozostanie faktem tylko historycznym, a wróci jako żywy element naszej tradycji lotniczej. Z przyczyn natury nie tylko finansowej reinkarnacja bieszczadzkiej oazy szybowników zależy m. in. od wsparcia i kapitału polonijnego, na co liczy nie tylko bractwo.

Plany, nawet najbardziej wspaniałe, zależą jednak od konkretu — powodzenia tegorocznej akcji letniej BPM-SL. Opoką są wykwalifikowane kadry. W Krośnie instruktorami, przy startach za wyciągarką, będą Piotr Bartoszewski i Ireneusz Materniak. Całość szkolenia będzie nadzorował Karol Gawora. W Bezmiechowej, przy startach z lin gumowych, instruktorem będzie Jerzy Kędzierski, wspomagany przez 2 instruktorów z aeroklubów regionalnych. Koordynatorem obozu w Bezmiechowej będzie, doświadczony — w wydawaniu historycznych komend: pilot — gotów, ogon — gotów, naciąąągaaajj!!! — Janusz Ruge.

O tym, że inicjatywa bractwa była przysłowiowym strzałem w dziesiątkę, świadczą listy młodzieży z prośbami o przyjęcie na płatne lub bezpłatne miejsca na obozach wstępnego szkolenia szybowcowego, organizowane przez BPM-SL. Liczba zgłoszeń przerosła w wielu tysiącach oczekiwania organizatorów i świadczy o renesansie liczebności grona młodzieży chcącej przeżyć lotniczą przygodę. Młodzi ludzie, w sumie prawie rówieśnicy kierownictwa bractwa, zaufali BPM-SL jako ICH organizacji lotniczej. W porównaniu z dawnymi niemożnościami i fobiami wojskowo-zdrowotnymi aeroklubów regionalnych jest to objaw budujący, świadczący o tym, że mając taką podstawę piramidy lotniczej możemy być spokojni o kadrową przyszłość naszego lotnictwa. Właśnie pracę organiczną u podstaw piramidy lotniczej postawiło sobie za cel bractwo. Podobnie — jak możliwość przeżycia przygody czy rekreacji lotniczej dla najszerszej grupy młodzieży. Za takie zainteresowanie szybownictwem BPM-SL serdecznie dziękuje wszystkim, którzy nadesłali karty pocztowe z kuponami. Listę wylosowanych, potencjalnych uczestników obozów w Bezmiechowej i Krośnie opublikowaliśmy na łamach SP 22/1990.

Już na pierwszym sejmiku bractwa podniesiono sprawę wieku i wymagań zdrowotnych od adeptów szybownictwa. Nawiązując do Uchwały Sejmiku i Założeń Programowych BPM-SL, uczestnicy spotkania uznali nową regulację prawną i praktykę badań lotniczo-lekarskich za sprawę najbardziej istotną.

Inspektor personelu latającego wydał w roku 1989 jednorazową zgodę, na potrzeby obozu bractwa w Krośnie, na badania kandydatów w wojewódzkich przychodniach sportowo-lekarskich. Taka procedura stosowana jest wobec spadochroniarzy, jako coś normalnego, a badania mają wtedy charakter ogólnosportowy a nie specjalistyczny. Zgoda na badania w przychodniach sportowo-lekarskich przyszłych szybowników w naszej praktyce była wprost rewolucyjna, bo do tej pory młodego człowieka od szybowca odgradzał WIML lub GOBLL, każąc mu spełnić wymagania zdrowotne przydatne w walce powietrznej za sterami Su-22 a niekoniecznie w rekreacyjnym lataniu na PW-2 Gapa. W przeprowadzeniu badań kandydatów pomocy udzielił bractwu także dyrektor Centralnej Przychodni Sportowo-Lekarskiej.

Zdrowotne przebadanie kandydatów na szybowników w przychodniach sportowo-lekarskich sprawdziło się w praktyce, czego dowodem są wyniki szkolenia ubiegłorocznego obozu w Krośnie. Kierownik działu szkolenia Aeroklubu Podkarpackiego, instr. pil. Bożena Bęben stwierdziła: „postępy uczestników obozu szybowcowego na Gapie nie odbiegały od wyników innych nastolatków szkolonych w Aeroklubie Krośnieńskim — także na dwusterze. W przypadku dwunastolatka (!) nawet przewyższały."

Obniżenie granicy wieku i wymagań zdrowotnych jest tak ważne, ponieważ wiek 14 lat jest górną granicą kształtowania zainteresowań, zaczynających się w wieku 10 lat. WIML zajmował do tej pory stanowisko, że nie jest w stanie wydać opinii w tej sprawie, ponieważ nie bada młodzieży poniżej 16 lat. W wieku 14 lat, przy przyspieszonym obecnie dojrzewaniu fizycznym, są to procesy indywidualne.

Rada i kierownictwo bractwa oczekują na rozwiązanie tej kwestii przez Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, przy wykorzystaniu wzorców zagranicznych.

W dyskusji podkreślano, że dostęp do latania sportowego i rekreacyjnego sięga elementarnych praw człowieka i jego ograniczenia przez zbyt wygórowane przepisy zdrowotne lub zbyt wysoką barierę wieku, oznacza ograniczenie rozwoju osobowości. We Francji wystarcza system badań podstawowych, u nas dążyło się do wyeliminowania kandydata potencjalnie nieprzydatnego w lotnictwie wojskowym przez badania wyższego rzędu. Od biedy miało to sens, gdy państwowo-wojskowe aerokluby „fundowały" młodemu człowiekowi latanie za pieniądze z budżetu. Robiły tym łaskę, lecz były to zawsze pieniądze wypracowane przez społeczeństwo, a nie wojsko lub państwo.

Tymczasem Człowieku masz prawo latać, a ogranicza to jedynie odpowiedzialność za życie — Twoje i Innych. I takiej regulacji oczekują także ci, którzy 5 sierpnia 1990 uroczyście powrócą do Bezmiechowej.

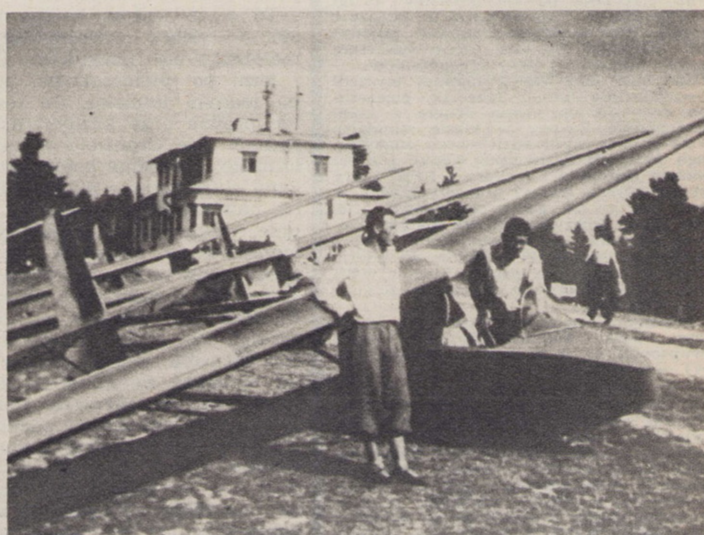
WALDEMAR CZERNISZEWSKI

1 — Szybowiec CW-5 bis po starcie z lin gumowych. W głębi widać budynek i hangar bezmiechowskiej „akademii szybowcowej".
2 — Nieistniejący obecnie budynek kierownictwa i internat Szkoły Szybowcowej Aeroklubu Lwowskiego w Bezmiechowej na wzgórzu Słonne.
3 — Szybowce WWS-1 Salamandra w Bezmiechowej.
4 — Urok latania w górach, to także ciężka praca w zamian za kilkuminutowy lot. Na zdjęciu — transport szybowców na północnym stoku Bezmiechowej przy pomocy zaprzęgu.

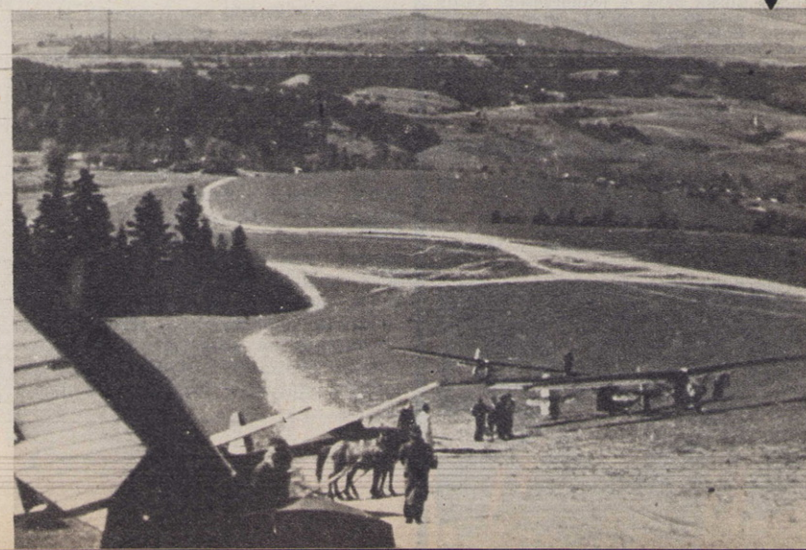
Zdjęcia archiwalne ze zbiorów Tadeusza Chwałczyka



2



3



4

LOT NOWINY • NEWS

NIE TYLKO LOT

„...dziś krytyka wszystkiego jest epidemią grasującą w całym świecie. Prosty stąd wynik, że rozmaite dachy, pod którymi ludzie żyli, zapadają im się na głowy.”

Jakże aktualne to słowa, choć pisane niemal dokładnie sto lat temu przez Henryka Sienkiewicza w powieści „Bez dogmatu”. Zwłaszcza dziś, gdy wszyscy krytykują wszystkich i wszystko. Po prostu stało się to modne. Zwłaszcza na łamach prasy, w radiu i telewizji.

Dobrze, gdy ferowane zarzuty są rzeczowe, oparte na faktach, konkretne. Gdy wskazują na pojawiające się błędy, niedociągnięcia, zaniedbania, czyjąś nieudolność czy złą wolę. Przecież i nam zależy, żeby mankamentów w naszej pracy było jak najmniej. Tym bardziej że jak pisał również sto lat temu Jan Chęciński: „Biada temu, o kim krytyka zapomni! .

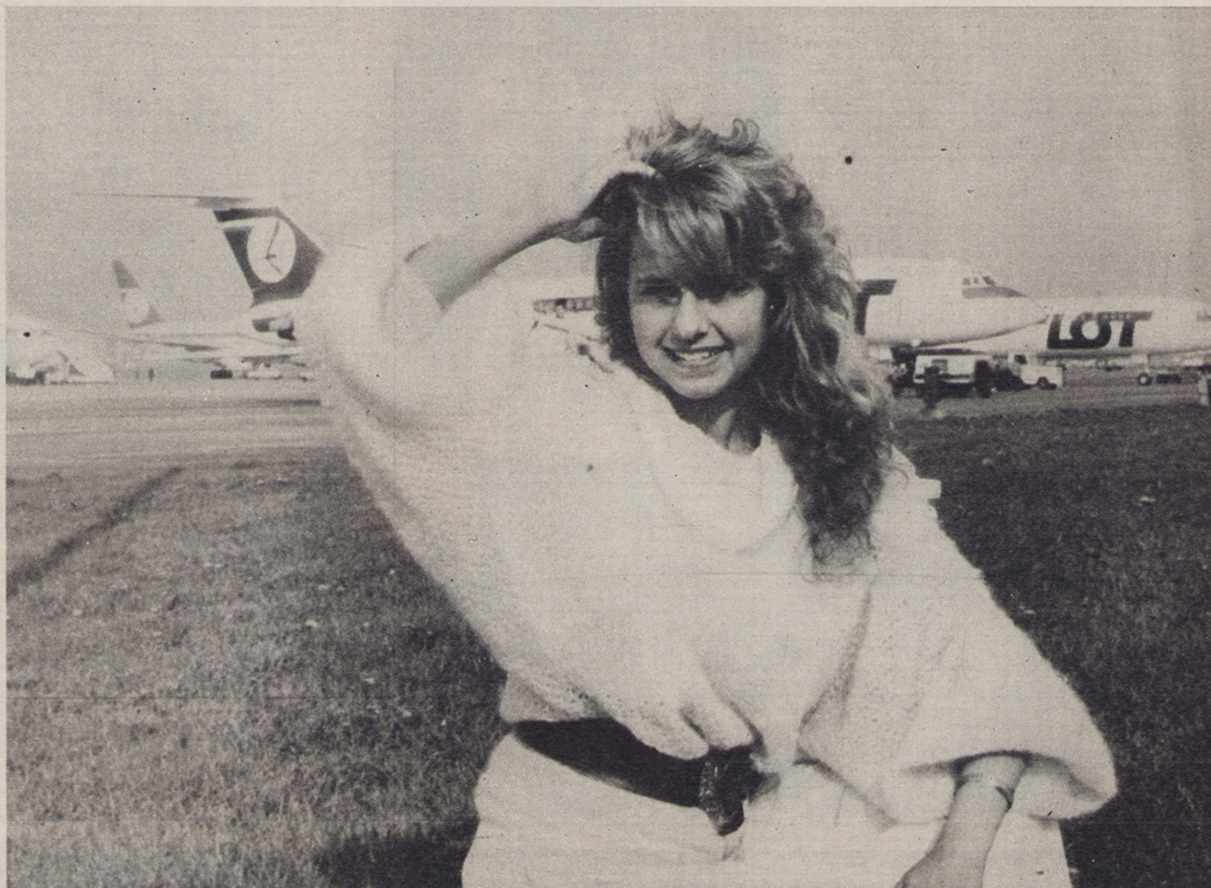
Ale „krytykiem, jak poetą, rodzić się potrzeba — to z kolei Kazimierz Brodziński, na początku ubiegłego stulecia. I właśnie — wśród krytyków nadmiar pieniaczy, demagogów, ludzi, którzy coś tam, gdzieś tam usłyszeli i biją w dzwony potępienia. Taka „krytyka” nie spełnia swego zadania, trudno na nią odpowiedzieć, nie sposób doszukać się źródła zła. Trudno odpierać ogólnikowe zarzuty, pomówienia, insynuacje.

Jeśli tego rodzaju „krytykę” uprawiają na przykład na łamach prasy ludzie znani z pieniaczych zamiłowań — można to jakoś przeboleć. Gorzej, gdy ogólnikami żonglują — np. w stosunku do naszej firmy — dziennikarze, od las specjalizujący się w tematyce lotniczej. Od tych można wymagać i wiedzy, i rzetelnych argumentów. Nie będę przytaczał wielu przykładów — zacytuję jeden. Oto nader często, m. in. na łamach „Życia Warszawy” pojawia się zarzut, że LOT jest monopolistą. Trudno o większe nieporozumienie, a ponieważ autorów tego typu ataków nie sposób posądzać o brak należytej wiedzy — można przypuszczać, że kieruje nimi po prostu złośliwość i zła wola.

Z warszawskiego Okęcia można bowiem odlecieć nie tylko samolotami PLL LOT, ale także dwudziestu jeden towarzystw lotniczych. Oto one w alfabetycznym porządku: Aeroflot, Air Algerie, Air France, Austrian Airlines, Balkan, British Airways, ČSA, El Al, Finnair, Interflug, Iraqi Airways, Jamahiriija Libyan Arab Airlines, JAT, KLM, Lufthansa, Malev, PAN AM, Sabena, SAS, Swissair i Tarom. Można wybierać do woli, nie ma żadnych przeszkód.

A więc PLL LOT nie są przedsiębiorstwem monopolistycznym. Tym bardziej że Główny Inspektorat Lotnictwa Cywilnego wydał już 26 koncesji na tworzenie przedsiębiorstw transportu lotniczego. Kolejne wnioski są rozpatrywane. Należałoby więc raz na zawsze skończyć z tym, tak chwytliwym zwłaszcza teraz „zarzutem”, że LOT jest monopolistą. Chwytliwym, bo chyba w żadnym kraju plotka czy pomówienie nie przybierają tak ostrego pozoru prawdy.

woy

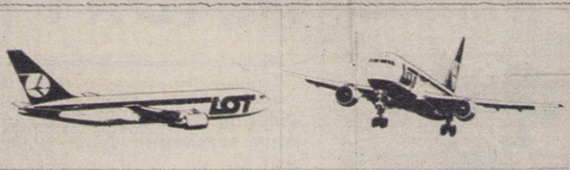


Pełnia lata, czas krótkich i dalekich podróży. W portach lotniczych tłok, wśród naszych pasażerów na warszawskim Okęciu p. Żaneta Katkowska, wicemiss Polonia '89. Życzymy udanych wakacji.

WANTED!

Wanted in 3 States: New York, Illinois and now New Jersey

For Transatlantic Flights to Warsaw and 59 other cities



Name: LOT Polish Airlines a/k/a “Kraków” and “Gniezno”
Height: 155 Feet (From nose to tail) Weight: 387,000 pounds
Distinguishing Marks: Stylized blue crane painted on tail Age: 1

OTHER KNOWN WHEREABOUTS: New York, where it operates six weekly flights to Warsaw; and Chicago, where it departs five times weekly to Warsaw.

LAST SEEN: Departing Newark International Airport on Friday afternoons for non-stop flights to Warsaw.

WARNING: LOT Polish Airlines is armed with the most professional and experienced flight crew in the skies, and is considered extremely comfortable and convenient for all transatlantic flights.

A larger 767-300 is expected to join the gang in mid-summer. Known as “Warszawa” it was last seen leaving the Boeing plant in Seattle and was headed east.

REWARD

The comfort of flying one of Europe's most modern airlines.

For information on LOT Polish Airlines contact your local travel agent, or call 1-800-223-0593 LOT

DOBRY POMYSŁ

Ukazał się u ponad tysiąca agentów, w stanach New Jersey, Pensylwania i New York. Wszędzie budził zainteresowanie i pochlebne komentarze. A oto treść LISTU GOŃCZEGO, którego reprodukcję zamieszczamy:

„Poszukiwany w trzech stanach: New York, Illinois, a teraz w New Jersey za rejsy transatlantyckie do Warszawy i 59 innych miast. Nazwisko: Polskie Linie Lotnicze LOT, znany także jako „Kraków” i „Gniezno”. Wzrost: 155 stóp (od dzioba do ogona). Waga: 387 000 funtów. Znaki szczególne: stylizowany, błękitny żuraw, namalowany na ogonie. Wiek: 1. Inne znane miejsca pobytu — New York, skąd wykonuje sześć rejsów w tygodniu do Warszawy i Chicago, skąd odlatuje pięć razy w tygodniu do Warszawy. Ostatnio widziany: w czasie odlotu z Międzynarodowego Portu Lotniczego Newark w piątek po południu w rejsach non-stop do Warszawy. Ostrzeżenie: Polskie Linie Lotnicze LOT uzbrojone są w najbardziej profesjonalne i doświadczone załogi w przestworzach i uważane są za ogromnie wygodne i dogodne we wszystkich rejsach transatlantyckich. Oczekuje się, że większy 767-300 dołączy do gangu w połowie lata. Znany jest pod nazwą „Warszawa”, widziany ostatnio, gdy opuszczał zakłady w Seattle i kierował się na wschód. Nagroda: komfort przelotu jedną z najnowocześniejszych linii lotniczych Europy. W sprawie informacji o PLL LOT kontaktować się ze swoim miejscowym agentem podróży lub dzwonić pod 1-800-223-0593.”

Reklama w iście amerykańskim stylu. Panu Krzysztofowi Ziembińskiemu z naszego nowojorskiego Biura PLL LOT oraz firmie „Partners and Shevack Inc.” w Nowym Jorku gratulujemy dobrego pomysłu.

A MOŻE DO TUNEZJI?

Słoneczna Tunezja zaprasza — pod tym hasłem odbyła się w Warszawie konferencja prasowa, z okazji dni tego kraju w Polsce. Organizatorami byli LOT Air Tours oraz Hotel „Forum", a także sieć hotelowa kuwejcko-tunezyjska Abou Nawas.

Dziennikarze zapoznali się z możliwościami lotniczych podróży do Tunezji, zwiedzania tego kraju, warunkami wypoczynku w nowocześnie i wygodnie urządzonych hotelach. W czasie konferencji p. Taufik Kastalli, wiceprezydent sieci hotelowej, szeroko omówił ruch turystyczny do tego kraju, w którym Polacy uczestniczą jeszcze w niewielkim procencie. O wycieczkach dla naszych turystów mówił p. Włodzimierz Sukiennik, wicedyrektor BP LOT Air Tours, a o możliwościach goszczenia tunezyjskich turystów w Warszawie — dyrektor Hotelu Forum p. Wiesław Wilk. Stały reprezentant PLL LOT w Tunezji p. Mark Krupiński poinformował o rozwoju turystyki pomiędzy Polską i Tunezją dzięki naszej linii, łączącej oba kraje. Obecnie latamy do Tunezji w każdą sobotę. Dzięki działaniom promocyjnym naszego Biura Podróży i sieci Abou Nawas wymiana turystyczna może się znacznie powiększyć.



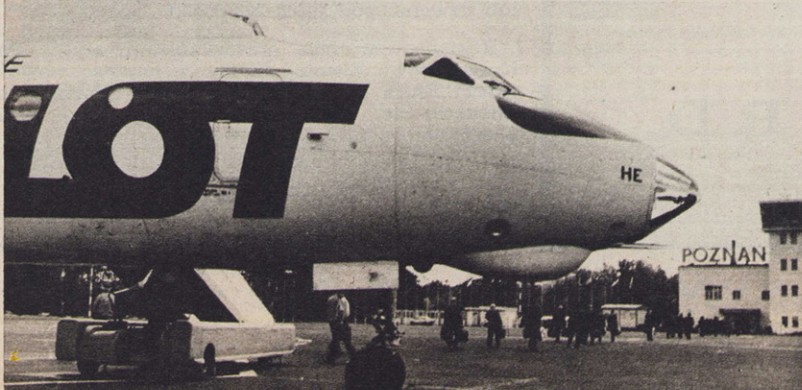


W czasie konferencji prasowej. Przemawia p. Wiesław Wilk, dyrektor Hotelu „Forum" w Warszawie
W hotelowym hallu tunezyjski namiot, wyroby sztuki ludowej oraz kolorowe prospekty, zapraszające do odwiedzania tego malowniczego i gościnnego kraju.

LOT NA MTP

Doroczne 62 Międzynarodowe Targi Poznańskie skoncentrowały na sobie zainteresowania handlowców i przemysłowców. Odbywały się bowiem w okresie, gdy nasz kraj przechodzi ważne przemiany gospodarcze, gdy gotów jest do współpracy. W związku ze wzmożonym napływem gości — PLL LOT zorganizowały dodatkowe połączenia pomiędzy Warszawą i Poznaniem. W czasie trwania 62 MTP każdego dnia odbywało się po pięć rejsów w obu kierunkach. Poza tym uruchomione zostało czarterowe połączenie pomiędzy Poznaniem a Frankfurtem nad Menem i Düsseldorfem — na przemian każdego dnia.





POWODZENIA!



Zanim założą LOT-owskie mundurki, muszą przejść przez kontrolne testy oraz czterotygodniowy kurs teoretyczny i praktyczny. Dopiero potem rozpoczną pracę, najpierw na ziemi, a potem w powietrzu, na pokładach naszych samolotów.

Od września ubiegłego roku trwa nabór i szkolenie nowych stewardes i stewardów. W lipcu trwa ostatni przed wakacjami kurs, następny dopiero w październiku. Potrzeba nam jeszcze około 150 osób, mężczyzn i kobiet, z tym, że tych pierwszych jest z reguły około 10 procent.

Na wykładach można zapoznać się z historią i współczesnością PLL LOT, z obowiązkami personelu pokładowego we wszystkich fazach lotniczej podróży, a więc przed, w czasie i po zakończeniu rejsu. Trzeba opanować umiejętności sprawnego serwowania posiłków i napojów, opiekowania się dziećmi i ludźmi niepełnosprawnymi. Steward czy stewardesa musi służyć pierwszą pomocą, a nade wszystko posiadać dar nawiązywania uprzejmych i życzliwych kontaktów, odpowiadania na pytania pasażerów.

Najwięcej emocji budzą ćwiczenia praktyczne. Do zobaczenia na pokładach naszych samolotów — gdzieś na błękitnych szlakach!



MADRYT-20 LAT

Jest pełnia lata — zapraszamy więc do słonecznej Hiszpanii. Specjalny wysłannik LOT NOWIN wybrał się do Madrytu ze szczególnego powodu. Oto niemal niepostrzeżenie minęła dwudziesta rocznica istnienia połączenia lotniczego pomiędzy Warszawą a stolicą Hiszpanii.

Przy jednym z centralnych placów — Torre de Madrid w okazałym budynku mieści się placówka PLL LOT. Jej szefem, a zarazem dyrektorem przedstawicielstwa, które obejmuje swoim zasięgiem Półwysep Iberyjski, Wyspy Kanaryjskie, Baleary oraz Portugalię wraz z Wyspami Azorskimi jest p. inż. Jan Litwiński. Jego prawą ręką jest station manager p. Ryszard Stolarski, jest też p. Małgorzata Wieteska Pajares, która właśnie w Madrycie uwiła sobie rodzinne gniazdo, do tego jeszcze dwóch pracowników ryczałtowych. Tak więc obsada niewielka, a teren działania — przestronny.

Pierwszy rejs PLL LOT z Warszawy do Madrytu odbył się 11 maja 1970 roku. W niespełna trzy tygodnie później — 1 czerwca nastąpiło otwarcie stałego przedstawicielstwa. Była to wtedy najdłuższa zagraniczna linia LOT-u, a nasz samolot łączył Madryt i Warszawę raz w tygodniu. Najpierw były to maszyny typu Il-18, potem Tu-134, a obecnie latają 3 razy w tygodniu na tej ciągle najdłuższej europejskiej linii LOT-u samoloty Tu-154M.

Dziś są to rejsy bezpośrednie: ponad 2,5 tys. km w nieco ponad trzy godziny, a niegdyś lataliśmy przez Genewę albo przez Luksemburg lub Pragę. Nasze samoloty wykonywały też liczne rejsy czarterowe do większości portów hiszpańskich — Palma de Mallorca, Las Palmas, Sevilla, Alicante, Malaga, Tenerife, Valencia i innych.

— Jak pan ocenia tutejszy rynek? — pytamy dyr. Jana Litwińskiego.















— Jest bardzo trudny z punktu widzenia handlowego, wymaga wielkiej aktywności. Konkurencja jest wielka — działa tu 67 towarzystw lotniczych, które dosłownie walczą o każdego pasażera. Na przykład o podróżnych z Madrytu do Polski zabiega tu aż 15 przewoźników. Nie mamy tu więc wyłączności, choć Iberia nie lata do Polski.

— Nie ma więc pan łatwego zadania...

— To prawda, ale wykorzystujemy centralne położenie naszego kraju pomiędzy Wschodem i Zachodem. Oferujemy więc dogodne połączenia tranzytowe przez Warszawę, zwłaszcza do ZSRR i krajów Dalekiego Wschodu, głównie do Chin. Cieszy nas, że znaczna ilość Hiszpanów, — indywidualnie i w grupach — wybiera nasz kraj jako cel swych turystycznych i wypoczynkowych podróży. Wspieramy tu oferty programowe naszego Biura Podróży — LOT Air Tours, dla Hiszpanów bardzo atrakcyjne.

— A hiszpańska Polonia?

— Jest nieliczna, ledwie kilkadziesiąt osób podróżuje do kraju każdego roku. Podobnie niewielki jest ruch ludzi interesu, wymiana handlowa pomiędzy naszymi krajami jest jeszcze mała. Zabiegamy więc o turystów, oferujemy im naprawdę atrakcyjne programy pobytu w naszym kraju. Jak słyszałem, LOT Air Tours ma jedne z największych wpływów dewizowych właśnie z Hiszpanii.

— To również zasługa madryckiej placówki LOT-u. Gratuluję, również i tego, że w ciągu ostatnich trzech lat podwoiła się ilość pasażerów na linii, o którą pan się szczególnie troszczy.

— W ub. roku przewieźliśmy w obu kierunkach, Madryt — Warszawa, ponad 21 tys. pasażerów, a także 46,5 tony towarów i 23,5 ton poczty.

— Ale latamy nie tylko do Madrytu.

— Także do Barcelony. Przygotowania handlowe rozpoczęliśmy w 1987 roku. Liczyliśmy szczególnie na to, że Katalonia, której stolicą jest właśnie Barcelona — jest bogatym, uprzemysłowionym rejonem, niezwykle ożywionym, skłonnym do poszerzenia współpracy właśnie z Polską. Mieszkańcy są tu też zamożniejsi niż w innych rejonach kraju, stać ich nawet na dalekie podróże.

— A poza tym Olimpiada.

— Już za dwa lata. Dzięki szybkiej decyzji dyrekcji LOT-u niemal w ostatniej chwili otrzymaliśmy hiszpańską zgodę na uruchomienie połączenia do Barcelony. Nieco później byłoby to już niemożliwe. Nie przegapiliśmy okazji. Inauguracyjny rejs odbył się 5 czerwca 1988. Była to linia sezonowa, ale osiągnięte wyniki pozwoliły przedłużyć ją na cały rok. W styczniu 1989 uruchomiliśmy w Barcelonie nasze Biuro Miejskie, którym kieruje pracujący tam od pierwszego rejsu p. Tomasz Frączek.

— Barcelona i Katalonia to nie tylko przemysł.

— Oczywiście, również wspaniałe, piaszczyste plaże Morza Śródziemnego. Staramy się zainteresować nimi naszych rodaków.

— Będzie nie tylko Olimpiada.

— W 1992 również Światowa Wystawa EXPO w Sevilli oraz uroczystości związane z 200-leciem odkrycia Ameryki przez Kolumba.

— Którego figura stoi na wyniosłej kolumnie w centralnym punkcie Barcelony. Życzymy dalszych sukcesów! (j.w.)

Na zdjęciach kolejno od lewej: Okazały budynek przy Torre de Madrid. Tu na szóstym piętrze mieści się biuro przedstawicielstwa PLL LOT. Dyr. Jan Litwiński ma ambitne plany dalszego rozwoju hiszpańskich linii LOT-u. Station manager p. Ryszard Stolarski i p. Małgorzata Wieteska Pajares w naszym biurze.

LATAJĄ LOT-em



Przylot wicemarszałka Sejmu, Tadeusza Fiszbacha z Kopenhagi.



Wicepremier, minister finansów, Leszek Balcerowicz po przylocie z Brukseli



Minister Kultury i Sztuki, Izabela Cywińska po powrocie z Rzymu i rzecz-



nik naszego rządu Małgorzata Niezabitowska, która przyleciała z Budapesztu



BIURO PODRÓŻY

LOT Air Tours — ta nazwa jest coraz bardziej znana — i w Polsce i za granicą. Nasze Biuro Podróży organizuje bowiem wycieczki z bogatym i urozmaiconym programem. Zaprasza polskich turystów do najbardziej atrakcyjnych miejscowości turystycznych i wypoczynkowych świata. Spełnia indywidualne życzenia, na przykład wakacje na Hawajach czy Wyspach Kanaryjskich. Zaprasza też zagranicznych gości do naszego kraju. Powodzeniem cieszą się wycieczki łączone. Oto na przykład japońscy turyści przylatują LOT-em do Warszawy, zwiedzają różne miasta i regiony Polski, a potem lecą także naszymi samolotami do Rzymu, Paryża czy Londynu, by również przez Warszawę powrócić do swego kraju.





— Czy walizki już spakowane?

— O, nie! To jeszcze kilka tygodni. Ale czasu rzeczywiście coraz mniej, i tyle problemów...

— I pewnie trochę tremy?

— Tak, nie będę ukrywał. Z tym, że jest to trema szczególnego rodzaju — czekają mnie bowiem nowe, odpowiedzialne zadania. Tu też miałem wiele ważnych spraw, ale tam będę — jak się to mówi — na widelcu.

Pan Zbigniew Lesiecki otrzymał nominację na stanowisko reprezentanta PLL LOT w Kopenhadze. Szykuje się do czekających zadań bardzo intensywnie, traktuje je niezmiernie poważnie. Ma jednak za sobą wieloletnie doświadczenia zawodowe, które niewątpliwie ułatwią mu wejście w nowe problemy, w rolę „pierwszego" na placówce.

— Będzie to jednak pana debiut w tym charakterze?

— Tak, choć w PLL LOT pracuję od 1972 roku. Przez cały ten czas w pionie zaopatrzenia.

Mój rozmówca przeszedł przez wszystkie stopnie zawodowej drabinki. Do LOT-u przybył po ukończeniu szkoły średniej, tu — zdopingowany przez Dyrekcję — rozpoczął i ukończył studia na Wydziale Prawa Uniwersytetu Warszawskiego. W tym czasie ożenił się i ma syna. Stale wzbogacał swoje umiejętności zawodowe, pilnie doskonaląc znajomość języka angielskiego. W grudniu ubiegłego roku Rada Pracownicza PLL LOT zaakceptowała wniosek Dyrekcji o wysłanie go na zagraniczną placówkę.

— Czy od razu była mowa o Kopenhadze?

— Tak, i pozwoliło mi to na poszerzenie mojej wiedzy o tym kraju, dużo czytałem, kilka razy byłem w Danii, przyglądałem się pracy placówki, kierowanej przez p. Waldemara Rybaka.

— Kopenhaga to ważny port lotniczy, bardzo ruchliwy.

— Zwłaszcza dla podróży tranzytowych. Stamtąd wiodą połączenia na wszystkie kontynenty. My latamy do Kopenhagi 6 razy w tygodniu, w tym raz przez Gdańsk. Konkurencja tam stale rośnie. Pracy jest więc dużo, bo wiele osób właśnie w Kopenhadze przesiada się na nasze samoloty w drodze, do Warszawy lub przez nią na południe lub Daleki Wschód.

— Ale placówka w Kopenhadze to nie tylko obsługa ruchu pasażerskiego i towarowego...

— Mamy tam magazyn części zamiennych do samolotów typu Boeing 767. Jest on wspólny dla kilku towarzystw lotniczych, a więc dla SAS-u, Martinair i LOT-u. Powstał z inicjatywy naszego pionu technicznego i pozwala nam na poważne oszczędności finansowe.

— Na czym to polega?

— Eksploatując samoloty B-767 powinniśmy mieć u siebie zestaw najniezbędniejszych części zamiennych. Kosztuje on 7 milionów dolarów. Posiadając jednak wspólny magazyn w Kopenhadze, płacimy za części siedem razy mniej. Udział finansowym w tym poolu zależy bowiem od ilości posiadanych samolotów tego właśnie typu. Mamy przy tym dostęp do wszystkich części, nie tylko tych najniezbędniejszych. A przy tym Kopenhaga leży bardzo blisko Polski, zaledwie 200 km od Szczecina. W razie konieczności, otrzymujemy potrzebną część w maksymalnie krótkim czasie, korzystając często z połączeń innych linii. I tu ciekawostka — oto jest w lotnictwie specjalny kod-hasło dla takiej właśnie przesyłki: AOG co znaczy: Aircraft on Ground. Sygnalizuje ono, że przesyłka jest bardzo ważna, zawiera części do samolotu, który jest unieruchomiony, stoi na ziemi.

— To tak jak paczka z lekarstwami dla ciężko chorego?

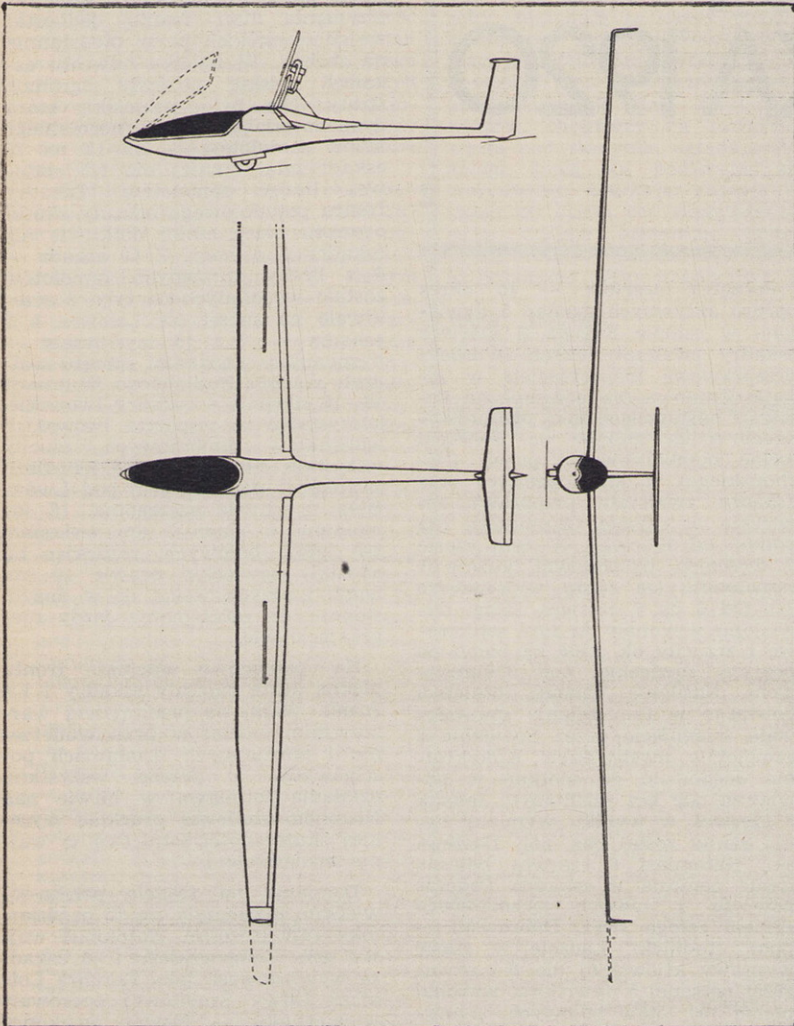
— Można tak powiedzieć. Ten magazyn podlega naszej centrali w Warszawie, ale od operatywności placówki LOT-u w Kopenhadze zależy szybkość i sprawność wyekspediowania w razie potrzeby przesyłki z częściami. Samolot nie powinien bowiem długo stać na ziemi, bo to przynosi straty. Jak wiem, obecny zespół LOT-u w Kopenhadze sprawował się pod tym względem celująco. Chciałbym tę tradycję kontynuować. Liczę na dobrą współpracę z tym kolektywem. Kopenhaga ma — jak dotychczas — znakomite wyniki w pracy i nie chciałbym obniżyć tych wysokich lotów.

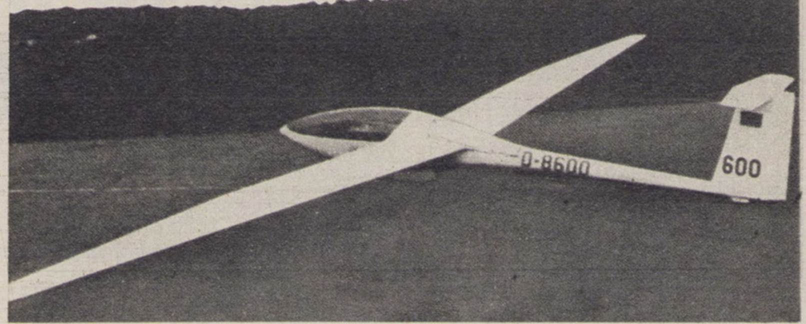
— Życzymy zatem powodzenia.

Rozmawiał — woy

ROZMOWY NA LOTNISKU

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, 00-697 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 65/79 — LIM Centrum. Telefony: 305-801, 305-853. Redaktor: JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 29(2017) „Skrzydlatej Polski" z dnia 29.07.1990. Zdjęcia: Andrzej Pawliszewski — 3, Sławomir Wojno — 15, Jerzy Woydyłło — 5.





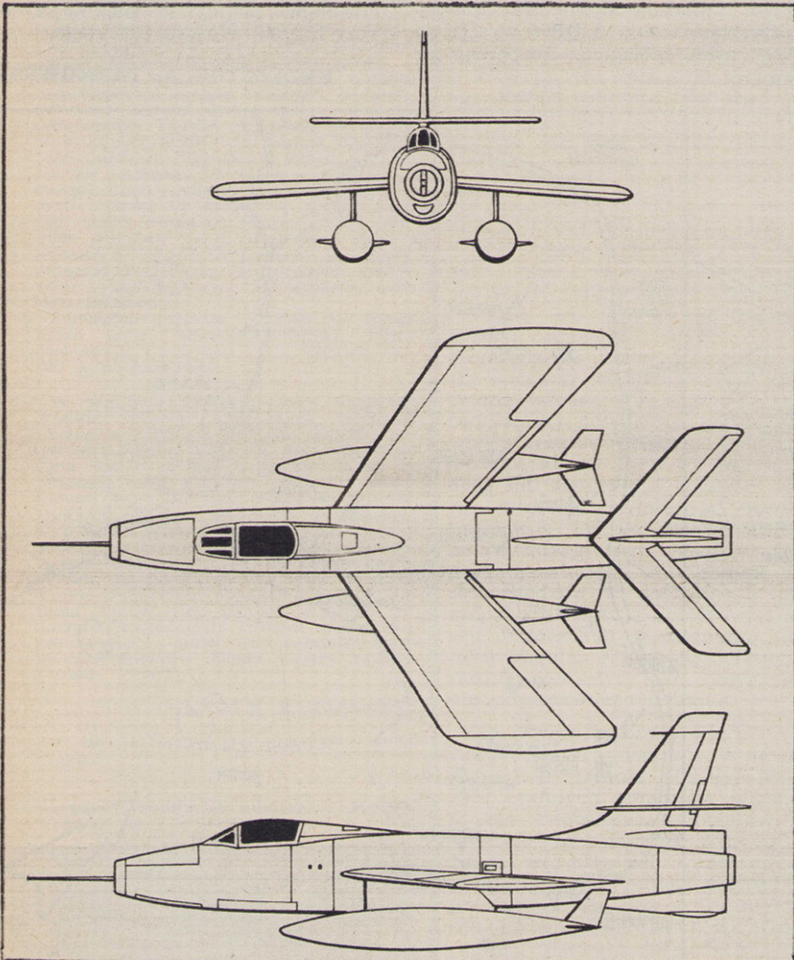
MOTOSZYBOWIEC GLASER DIRKS DG-600M

Firma Glaser Dirks Flugzeugbau GmbH w Schollengarten (RFN) opracowała nowy motoszybowieć DG-600 M stanowiący zmodyfikowaną wersję jednomiejscowego wyczynowego szybowca DG 600, o zmienianej rozpiętości skrzydła i wciąganym napędem śmigłowym. Oblatano go 11.11.1989, zaś certyfikacja ma być dokonana w br. Podstawowa konstrukcja płatowca o rozpiętości 15 m odpowiada klasie Standard. Dodanie końcówek wydłużających skrzydło do 17 m, wprowadza go do klasy otwartej. Może samodzielnie startować, zatrzymywać i zapuszczać silnik w locie oraz powracać po przelocie do macierzystego lotniska. Zastosowanie balastu wodnego umożliwia dostosowywanie obciążenia skrzydła do danych warunków termicznych.

Motoszybowiec DG-600 M jest wysokowyczynowym jednomiejscowym wolnonośnym wyższym średniopłatem w układzie konwencjonalnym z usterzeniem w kształcie litery T. Kadłub oparty na konstrukcji szypbowca DG-400, lecz ze znacznie zwężoną tylną częścią. Kabina nakryta jest jednoczęściową osłoną o dobrej widoczności, zaczepioną z przodu i unoszoną do góry oraz odrzucaną. Za kabiną zamocowany jest na ramie zespół napędowy z ciągnącym śmigłem. Podwozie stanowi koło główne (wciągane) i małe kółko ogonowe. Skrzydło o rozpiętości 15 m ma zakończenia zaopatrzone w tarcze brzegowe (winglety). Końcówki wydłużające (do 17 m) nie mają tarcz brzegowych. Skrzydio ma obrys prostokątno-trapezowy. W części prostokątnej zastosowano profil HQ-35, a w trapezowej HQ-37, z dodatnim skosem. Całość ma dodatni wznios 2°30′. Wzdłuż skrzydła usytuowane są klapolotki, nie dochodzące do końców. Na wierzchu znajdują się hamulce Schempp-Hirth konstrukcji metalowej. Konstrukcję skrzydła wykonano z kompozytów z włóknem szklanym i węglowym. Usterzenia o obrysach trapezowych są podobnej konstrukcji, ze statecznikami i sterami bez klapek wyważających. Zbiorniki balastowe na wodę o pojemności 180 dm^3 umieszczono w skrzydłach oraz 7 dm^3 — w stateczniku pionowym (dla wyważania szybowca). Napęd: silnik tłokowy Rotax 275 o mocy 15 kW z dwułopatowym śmigłem (redukcja obrotów 3:1). Do rozruchu zastosowano dwa akumulatory po 20 A·h. Zbiornik paliwa na 20 dm^3. **(K)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 15 m i 17 m, wydłużenia: 20,5 i 24,9; powierzchnia skrzydła — 10,95 i 11,59 m^2, długość — 6,83 m, wysokość — 1,35 m. **Masy:** własna przy 15 m — 255 kg, przy 17 m — 260 kg, balastu wodnego — 187 kg, max. startowa — 525 kg; max. obciążenia skrzydła przy 15 m — 47,94 kg/m^2 i przy 17 m — 45,30 kg. **Osiągi:** max. doskonałość przy 15 m — 46 i przy 17 m — 50; minimalne opadanie przy max. masie startowej — przy 15 m — 0,56, przy 17 m — 0,5 m/s; prędkość max. w powietrzu spokojnym — 270 km/h, w burzliwym oraz na holu — 200 km/h, za wyciągarką — 150 km/h; przeciążenie dopuszczalne: +5,8 i —3,8. Brak danych odnośnie lotu silnikowego co do prędkości przelotu i wznoszenia oraz długości startu.

LAMUS



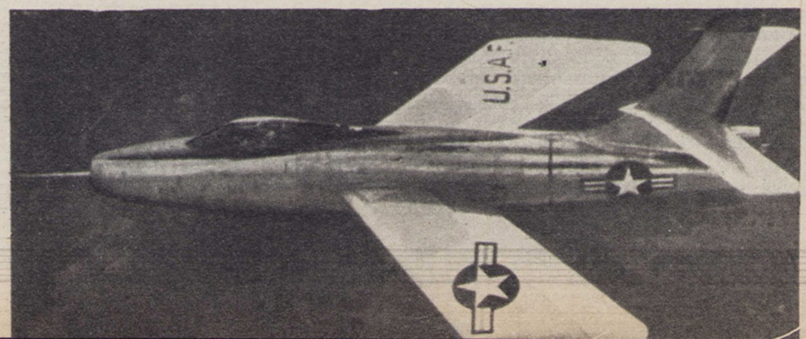
REPUBLIC XF-91 THUNDERCEPTOR

W końcu lat 40-tych pojawiło się wiele typów samolotów o skrzydłach ze skosem. Okazało się jednak, że skośne skrzydła, oprócz zalet, mają i wady. Jedną z nich jest tendencja do odgięcia strug opływających skrzydło w kierunku jego końców, a w związku z tym zaburzenie równowagi podłużnej samolotu, związane ze zmianą rozkładu wyporu. Aerodynamicy zmuszeni więc byli wymyśleć sposoby zapobiegające temu zjawisku. Jednym z takich sposobów jest umieszczenie na górnej powierzchni skrzydła grzebieni (tzw. kierownic strug). Inną, bardziej radykalną, choć niekonwencjonalną drogę rozwiązania problemu wybrali konstruktorzy amerykańskiej wytwórni Republic, projektując — pod kierunkiem inż. Alexandra Kartveli — doświadczalny myśliwiec przechwytujący XF-91 Thunderceptor (myśliwiec-grom, nazwa nawiązująca do F-84 Thunderjet). Kartveli zauważył, że spływ strug ku końcom ma miejsce również na prostych skrzydłach z powodu ich zbieżności i postanowił zaprojektować skrzydło o odwrotnej zbieżności, tzn. szersze na końcach niż u nasady. Obie cechy takiego skrzydła, zbieżność i skos, działały teraz przeciw sobie, wyrównując przepływ strug, a przynajmniej zmniejszając ich odchylenie.

Przy budowie prototypu wykorzystano doświadczenia i rozwiązania konstrukcyjne poprzedniego myśliwca odrzutowego Republic F-84 (SP 16/89). Podobnie jak F-84, XF-91 był jednomiejscowym, wolnonośnym średniopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Skrzydło, oprócz wymienionych już cech, odznaczało się ujemnym wzniosem i wyraźnym skręceniem aerodynamicznym i, oprócz lotek, było wyposażone w klapy poszerzane, oraz sloty na krawędzi natarcia. Kadłub konstrukcji półskorupowej miał kształt wzorowany na kadłubie F-84 i podobną kabinę pilota, nakrytą trójstronną kroplową osłoną. Usterzenie klasyczne, wolnonośne, skośne z usterzeniem poziomym zamocowanym do statecznika pionowego, w 1/3 jego wysokości. Podwozie całkowicie wciągane w locie, trójkołowe z kołem przednim. W niekonwencjonalny sposób rozwiązano podwozie główne. Zespoły tego podwozia były dwukołowe, ale z kołami usytuwanymi w systemie tandem (!) i wciągane były w końcowe, grubsze części skrzydła. Napęd samolotu stanowił turboodrzutowy silnik General-Electric J-47-GE-3 z dopalaczem o ciągu 23,2 kN, który mógł być wspomagany przez 4 pomocnicze silniki rakietowe na paliwo ciekłe Reaction Motors XLR-11-RM-9, zabudowane nad i pod dyszą wylotową silnika głównego i dające łączny ciąg 26,7 kN, przydatny przy starcie i wznoszeniu. Zbiorniki paliwa mieściły się częściowo w kadłubie i były uzupełniane dodatkowymi zbiornikami podskrzydłowymi.

Oblot prototypu XF-91 odbył się 9 maja 1949. W grudniu 1952, przy pracującym silniku turboodrzutowym i silnikach rakietowych samolot przekroczył w locie poziomym prędkość dzwięku (Ma = 1,0), jako pierwszy amerykański samolot bojowy. Ze względu na skomplikowaną konstrukcję XF-91 nie został skierowany do produkcji seryjnej, stanowił jednak ważny etap w rozwoju samolotów odrzutowych USAF. **J. S.**

DANE TECHNICZNE XF-91 (1 × 23,2 + 4 × 6,7 kN). Wymiary: rozpiętość — 9,5 m, długość — 14,25, wysokość — 5,5 m. Brak danych na temat mas i osiągów.



DOKOŃCZENIE Z NR. 28

WYPRAWA KIJOWSKA 1920

2

Pierwsze majowe walki lotnictwa na odcinku kijowskim dotyczyły prób forsowania przez oddziały sowieckie — Dniepru. W walkach tych duży udział mieli Amerykanie z 7 eskadry kościuszkowskiej. Już 10 maja por. Crawford napotkał w rejonie Czerkas grupę 7 okrętów sowieckich i po kilku atakach jeden z nich zapalił. 15 maja por. Rorison zwalczał piechotę przeciwnika w rejonie Korsunia i w wyniku uszkodzenia samolotu został zmuszony do lądowania. Prowizorycznie naprawił go i powrócił do eskadry. 27 maja por. Chess po walce z oddziałem sowieckim w rejonie Taraszczy i Olasznicy powrócił na samolocie z kilkudziesięcioma przestrzelinami. Lotnicy amerykańscy dawali przykład nie tylko odwagi, ale także odpowiedzialności. Oto 31 maja mjr Le Roy wraz z ppor. Chessem przez całą noc wyładowywali amunicję i inne materiały z transportu w Koziatyniu, a rano ppor. Chess wykonał lot bojowy, w czasie którego został ranny. Polacy z 7 eskadry także mieli swoje dobre dni. 27 maja por. Weber w walce z oddziałem kawalerii sowieckiej w rejonie wsi Ostryjki został ranny i z trudem odleciał w stronę własnych wojsk. Podczas lądowania rozbił samolot, ale mimo kontuzji już od 2 czerwca brał udział w dalszych walkach. Także 27 maja por. Seńkowski podczas lotu wywiadowczego w rejonie wsi Chrystyrowka napotkał dwie dywizje kawalerii sowieckiej. Meldunek ten, podobnie jak wcześniejszy ppor. Tubiaka z 5 eskadry, dotyczył zbliżania się do linii frontu 1 Armii Konnej Budionnego. 28 maja 7 eskadra, na skutek zagrożenia Białej Cerkwi, opuściła tę miejscowość, przenosząc się do Koziatynia. Kiedy jednak 6 czerwca konnica Budionnego przerwała front, obie eskadry (7 i 9) zostały zmuszone do kolejnego odskoku, tym razem do Żytomierza. Część lotników 7 eskadry (ci, którzy znaleźli się w oddziale wydzielonym kpt. Coopera) na przełomie maja i czerwca mogła operować z kijowskiego lotniska Post Wołyński, wspólnie z załogami 3 i 16 eskadry. W sumie do 6 czerwca 7 eskadra przeprowadziła ponad 150 lotów bojowych przy startach 4 rannych pilotów.

W maju 9 eskadra współpracowała z 13 DP. Podczas walk z oddziałami sowieckimi eskadra poniosła dotkliwe straty. 2 czerwca podczas ataku na pozycje sowieckie pod wsią Skała w wyniku zestrzelenia zginęła załoga kpr. Rosiak — ppor. Jędrczak. Zaledwie kilka dni później została zestrzelona załoga por. Olechnowicz — ppor. Romanowski, ale tym razem pilotowi udało się doprowadzić samolot do własnych linii (załogę odwieziono do szpitala). Intensywne loty i starty doprowadziły do tego, że na początku czerwca w eskadrze pozostała tylko jedna załoga i samolot. Ostatnia eskadra 2 dywizjonu — 2 wywiadowcza po kilkudniowych działaniach z Koziatynia, gdzie straciła wszystkie samoloty, została ponownie wycofana do Równego.

Tymczasem eskadry 5 dywizjonu od początku maja przystąpiły do działań przeciw środkom przeprawowym nieprzyjaciela i jego sile żywotnej. Już 3 maja samoloty 3 eskadry zwalczały okręty sowieckie pod Rżyszewem (50 km na południe od Kijowa). Od następnego dnia po przebazowaniu do Stawiszczy (7 maja) samoloty eskadry przeprowadziły kilka zmasowanych ataków bombowych na pozycje wojsk sowieckich w Browarach i Demirkach (na lewym brzegu Dniepru) zrzucając na pozycje nieprzyjaciela ok. 400 kg bomb. Jeszcze 7 maja oddział wydzielony 3 eskadry, wraz z dowództwem 5 dywizjonu, przeniósł się do Kijowa (zajętego 6 maja) na lotnisku Post Wołyński. Ponownie walki lotnicze przybrały na sile w drugiej połowie maja.

19 maja na rozkaz dowództwa 3 Armii (utworzonej z GO gen. Rydza-Śmigłego) 3 eskadra wykonała atak bombowy na stację kolejową Demirki. Z 4 biorących udział w zadaniu samolotów, jeden (ppor. Krzyczkowskiego) został uszkodzony przez obronę stacji. Rezultaty ataku były także nikłe, tak że następnego dnia zarządzono jeszcze dwa naloty na stację Demirki. Dopiero trzeci atak spowodował uszkodzenie pociągu pancernego Lenin, przy stracie jednej załogi (por. Prauss — por. Ratomski, którzy powrócili później do eskadry). W następnych dniach głównym celem ataków lotniczych stały się ponownie przeprawy nieprzyjaciela przez Dniepr. 24 maja 4 samoloty 3 eskadry zwalczały oddziały sowieckie na przyczółku pod Rżyszczewem. 26 maja na kijowskie lotnisko przybyła 16 eskadra i od tej pory 5 dywizjon ponownie działał jako całość. 28 i 30 maja dywizjon ponownie zwalczał siły sowieckie pod Rżyszczewem. W wyniku kilkakrotnych nalotów zatopiono jeden okręt przeciwnika, a trzy dalsze uszkodzono. W tym czasie 3 eskadra prowadziła rozpoznanie na kierunku perejesławskim, zwalczając oddziały sowieckie w rejonie Taraszczy, Piatigory i Złotonoszy. Natomiast 16 eskadra zwalczała 28 maja sowieckie pociągi pancerne na stacji w Boryspolu, a przez dwa następne dni utrudniała koncentrację artylerii sowieckiej.

Początek czerwca — to okres bardzo aktywnych działań 5 dywizjonu w osłonie Kijowa. 1 czerwca eskadry zwalczały okręty i środki przeprawowe nieprzyjaciela w rejonie Kaniowa (na południe od Kijowa), następnego dnia przeprowadzono kilka ataków na Boryspol (celne bombardowanie pchor. Ciechońskiego), a już 3 czerwca obie eskadry zwalczały przeprawy sowieckie w rejonie Okuninowa (na północ od Kijowa). W tym czasie 5 dywizjon dysponował jeszcze 6 samolotami (ze stanu wyjściowego 21). Od 3 do 6 czerwca załogi dywizjonu wykonały 23 loty szturmowe i zrzuciły ok. 1500 kg bomb na pozycje sowieckie pod Okuninowem. Nasilenie działań lotnictwa polskiego w tym rejonie spowodowało ściągnięcie przez Sowietów 3 samolotów myśliwskich. Kilkakrotnie dochodziło do spotkań w powietrzu, ale bez rezultatów. Jednak 5 czerwca w wyniku wymiany ognia ranny został obs. por. Daszewski. Natomiast 6 czerwca bolesną stratę poniosła 16 eskadra. Podczas powrotu z zadania łącznikowego zginęła załoga sierż. Dąbrowski — ppor. Rudnicki. Łącznie w czasie wyprawy kijowskiej (do 6 czerwca 1920) personel 5 dywizjonu wykonał ponad 100 lotów bojowych, zrzucając na pozycje sowieckie ponad 3500 kg bomb. Straty wyniosły 2 lotników poległych, 3 rannych i 16 samolotów zniszczonych lub poważnie uszkodzonych.

6 czerwca 1920 pod Samhorodkiem 1 Armia Konna Budionnego przerwała front 13 DP i wyszła na tyły armii polskich. Rozpoczął się odwrót.

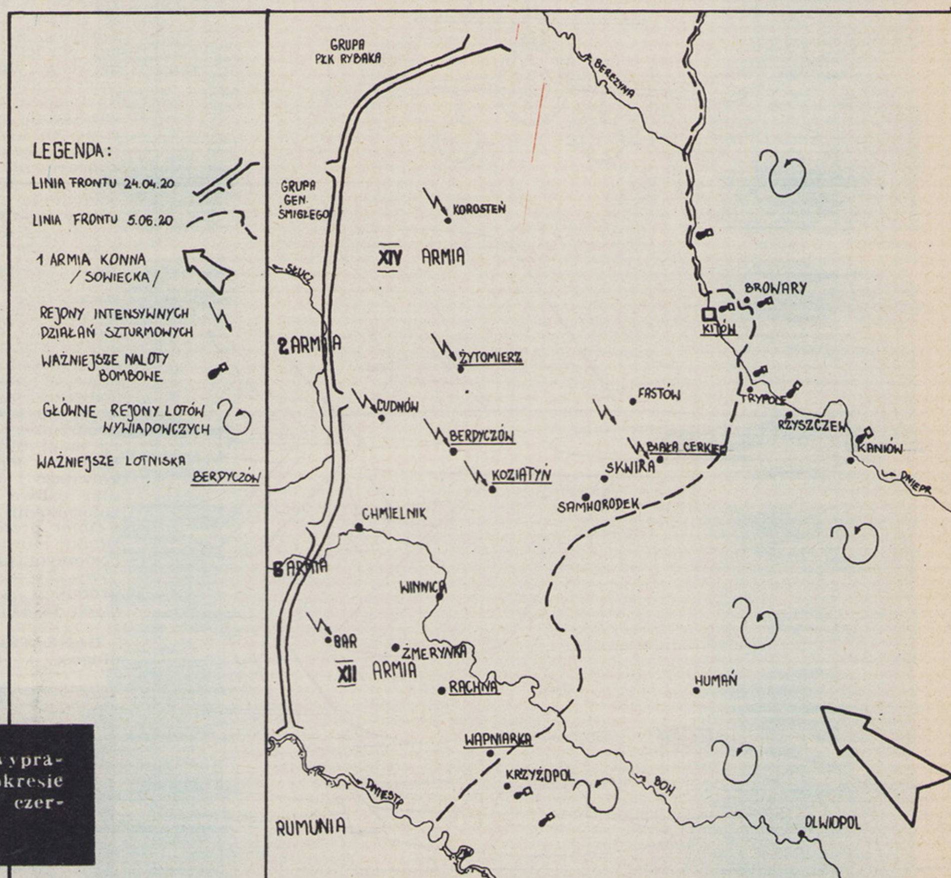
Od 6 czerwca 1920 przez dwa miesiące trwał odwrót wojsk polskich. Mimo kilkakrotnych prób zatrzymania linii frontu jednostki wojsk sowieckich parły nieustannie na zachód. W wyniku odwrotu eskadry polskie poniosły ogromne straty. Nie było jednostki, która dysponowałaby połową normalnego stanu samolotów — aż 12 na 20 eskadr miały mniej niż 1/5 etatowej liczby samolotów. Eskadry frontu południowego odczuły skutki odwrotu nieco mniej dotkliwie niż eskadry z północy. Z 10 eskadr — 6 z braku sprawnych samolotów zostało wycofanych na tyły, 2 oczekiwało na sprzęt we Lwowie, a 2 eskadry — 7 i 15 myśliwskie — dysponujące resztkami sprzętu walczyły z armią Budionnego. W dniach 16—18 sierpnia 4 eskadry lwowskie, korzystając ze wsparcia lwowskich warsztatów remontowych, rzuciły wszystkie siły przeciwko kawalerii sowieckiej podchodzącej pod Lwów. Była to chwila szczególna. 16 samolotów w ciągu 3 dni wykonało 190 lotów bojowych, zrzucając na oddziały sowieckie prawie 10 ton bomb i przyczyniając się w dużym stopniu do zatrzymania jazdy nieprzyjacielskiej.

Na północnym odcinku frontu piękną kartę zapisały eskadry 1 i 4 Armii. Walki na przedmościu warszawskim, udział w przeciwuderzeniu i późniejszych działaniach pościgowych, a przede wszystkim działania lotnictwa w bitwie nad Niemnem stanowią przykład wysokiej skuteczności lotnictwa w wojnie manewrowej.

Działania na froncie polsko-sowieckim zakończyły się 15 października 1920 (rozejm). Natomiast wojska gen. Żeligowskiego i 16 eskadra wywiadowcza jako Eskadra Lotnicza Litwy Środkowej operowały w kierunku na Kowno do końca grudnia 1920.

Mimo że działania w wojnie 1919—1920 nie pozwoliły na pełniejsze wykorzystanie eskadr (zwłaszcza myśliwskich), to jednak udział lotnictwa w tej wojnie stał się początkiem jednej z piękniejszych kart historii Wojska Polskiego.

KRZYSZTOF A. TARKOWSKI



Udział lotnictwa w wyprawie kijowskiej w okresie od 25 kwietnia do 6 czerwca 1920.

Samoloty rozpoznawcze były od początku swego istnienia obiektem ostrzału z ziemi i ataków z powietrza, zaczęto więc szukać sposobu ukrycia zwiadowczych maszyn przed wzrokiem przeciwnika. W czasie I wojny światowej powstały samoloty z przezroczystym pokryciem skrzydeł, a w latach międzywojennych skoncentrowano się na budowie maszyn wysokościowych, niedosiężnych dla środków obrony plot. Również po wojnie stawiano na ogromny pułap i wielką prędkość samolotów zwiadowczych.

Dynamiczny rozwój radiolokacji zniweczył jednak przewagi wynikające z wielkiej prędkości maszyn rozpoznawczych. Dzięki wczesnemu wykryciu, strona przeciwna ma zawsze dość czasu, aby wysłać na spotkanie samoloty myśliwskie. Z tego powodu w latach 60-tych rozpoczęto poszukiwania sposobów zmniejszających wykrywalność samolotów przez radary. Pierwszą „niewidzialną" maszyną miał być F 111 — pokryty farbą pochłaniającą impulsy stacji radiolokacyjnych. Straty poniesione przez te samoloty w Wietnamie udowodniły jednak małą skuteczność takiego rozwiązania.

Kolejna próba stworzenia trudno wykrywalnego samolotu szła znacznie dalej: podjęto zakrojone na szeroką skalę badania, które miały wskazać elementy konstrukcji samolotu, dające najsilniejsze echo radarowe. Okazało się, że szczególnie silne odbicia wywołują łopatki wirujących turbin, „widoczne" przez wloty powietrza. Znakomitym reflektorem są też anteny pokładowe stacji radiolokacyjnych oraz miejsca ostrych załamań pokrycia samolotu (przejście kadłub — skrzydło, usterzenie, pylony podskrzydłowe itd). Poprzez wykorzystanie wyników tych obserwacji zmniejszono np. radykalnie echo radarowe bombowca B 1B w porównaniu z jego wcześniejszą wersją B 1.

Niezależnie od tego, dowództwo lotnictwa USA złożyło w połowie lat 70-tych zamówienie na samolot niewykrywalny przez systemy radiolokacyjne. Prace wstępne zlecono koncernowi Lockheed w 1975, za opracowanie koncepcji nowego samolotu był odpowiedzialny Clarence Johnson — twórca słynnego U 2. Nadzwyczajnie utajnione prace konstrukcyjne prowadzono od 1978 w zakładach Skunks Works w Burbank, najpierw pod kryptonimem „Have Blue", a później w ramach programu „Senior Trend". Oblotu nowej maszyny dokonano w czerwcu 1981 na lotnisku Groom Lake. Równocześnie podjęto produkcję pierwszej partii nowych samolotów, oznaczonych F-117A (a nie, jak podawała do niedawna prasa F 19). Planowano wyprodukowanie kilkuset maszyn, nie bacząc na ogromnie wysokie koszty przedsięwzięcia.

Po zakończeniu prób fabrycznych nową maszynę przekazano lotnictwu wojskowemu. Znalazła się ona na wyposażeniu 4450 Grupy Taktycznej, bazującej na lotnisku Tonopah (Nevada). Tam też dostarczano kolejne F 117. Do ich pilotowania wyznaczono oficerów, z których większość latała ostatnio na maszynach typu F 111. Każdy z nich miał wylatane ponad 2000 h i bardzo wysokie kwalifikacje. Do służby liniowej F 117A został przekazany w październiku 1983, ale o jego istnieniu oficjalnie poinformowano dopiero w listopadzie 1988, gdy zostały już wyprodukowane 52 maszyny. Do końca 1989 miało być dostarczonych dalszych 7. I na tym produkcja F 117, nazwanego początkowo przez pilotów Harvey (królik z kreskówek Disneya, który potrafił znikać) została zakończona! Pochłonęła prawie 7 mld dolarów — jednomiejscowy, ponaddźwiękowy F 117, zbliżony wielkością do F 15 Eagle, kosztuje więcej niż strategiczny B 1B!

Nasuwają się w związku z tym dwa pytania: dlaczego nowy samolot okazał się tak bardzo drogi i dlaczego wyprodukowano go w tak niewielkiej ilości? Aby odpowiedzieć na pierwsze z nich, trzeba zapoznać się z konstrukcją tej oryginalnej maszyny.

Inżynierowie Lockheeda wszystkie przyjęte rozwiązania podporządkowali celowi nadrzędnemu — zmniejszeniu wykrywalności samolotu. Powstała konstrukcja okazała się równie szokująca, jak SR 71 przed 25 laty. Poszukiwanie koncepcji samolotu „niewidzialnego" dla radaru doprowadziło do pozornie paradoksalnego wniosku: nowa maszyna powinna być maksymalnie kanciasta, pozbawiona jakichkolwiek opływowych elementów! Kąty nachylenia i kształt wszystkich powierzchni wybrano jednak nadzwyczaj starannie — powierzchnie kadłuba i skrzydeł mają bowiem maksymalnie skutecznie odbijać impulsy radarowe. Ale nie w kierunku radiolokatora, lecz w górę i na boki! Prowadzi to do tak silnego rozproszenia wiązki impulsów, że na ekranie radaru nie powinno pojawić się jakiekolwiek echo. Nawet krawędzie ram oszklenia kabiny mają kształt rozpraszających schodków. Okna są oczywiście płaskie i pokryte metaliczną powłoką, która uniemożliwia falom radarowym wnikanie do wnętrza kabiny i odbijanie się od jej ścian.

Wloty powietrza do silników znajdują się nad skrzydłami z obu stron kabiny. Podczas kołowania otwierają się dodatkowe wloty umieszczone w wierzchniej części kadłuba. Wloty główne mają kształt prostokątny i są na stałe osłonięte skomplikowanymi siatkami, mającymi oczka nie większe niż 1,5 cm. Takie ich rozmiary powodują całkowite odbicie fal elektromagnetycznych o długości stosowanej we współczesnych radiolokatorach. Łopatki sprężarek są więc niewidoczne dla radaru. Na dodatek wiele elementów pokrycia, a szczególnie krawędzie natarcia wykonano z materiału pochłaniającego fale radarowe (tzw. RAM). Głównym materiałem konstrukcyjnym pozostało jednak aluminium.

Koncepcja aerodynamiczna F 117 jest również oryginalna. Ma on skrzydła o skosie ok. 67°, niezmiennym na całej ich długości. Krawędź natarcia ciągnie się aż do samego przodu samolotu. Na krawędzi spływu zewnętrznej części skrzydeł znajdują się lotki, a bliżej osi podłużnej samolotu jednocześciowe klapy. Tył płaskiego kadłuba tworzą dwa wyloty turbin i umieszczone ponad nimi płytowe usterzenie motylkowe. Między statecznikami znajduje się pojemnik spadochronu skracającego dobieg. Tylna część samolotu, wraz z krawędzią spływu ma kształt litery W (zastosowany również w bombowcu B 2). Cały spód F 117 jest całkowicie gładki, znajdują się w nim wnęki trzypodporowego podwozia oraz komora uzbrojenia o wym. 4,7 x 1,75 m, w której może być przenoszona (kierowana laserowo) bomba BLU 109 o masie 900 kg, dwie rakiety Maverick, HARM lub pociski powietrze-powietrze. Podczerwony system obserwacji (FLIR) znajduje się przed kabiną i jest osłonięty płaską szybą. W spodzie samolotu, obok wnęki podwozia przedniego, zainstalowana jest wysuwana kopułka laserowa podświetlacza celów. Na grzbiecie kadłuba ulokowano natomiast wlot instalacji do uzupełniania paliwa w locie (przewodem sztywnym, preferowanym przez USAF).

Wiele uwagi poświęcono zmniejszeniu emisji podczerwieni przez silniki typu F 404 GE400 (stosowane dotychczas w F 18). Mają one ciąg ok. 90 kN i są pozbawione dopalaczy. Rozmiary wlotów wskazują na możliwość istnienia nadmiernego opływu zimnego powietrza, mieszającego się z gazami wylotowymi. Najbardziej oryginalne są jednak dwuwymiarowe dysze o bardzo płaskim profilu. Ich krawędzie, pokrycie płytkami ceramicznymi są wychylane na podobieństwo klap Fowlera i umożliwiają częściowe sterowanie wektorem ciągu. Dodatkowo w wylotach dysz znajdują się liczne pionowe przegrody. Gazy wylotowe są wyrzucane z tak ukształtowanej dyszy w postaci prawie dwuwymiarowej strugi, która błyskawicznie rozprasza się w powietrzu, a gorące wnętrze komory spalania jest widoczne tylko pod bardzo wąskim kątem z tyłu samolotu.

F 117 ma poczwórny system sterowania fly-by-wire, sprzężony z bezwładnościowym systemem nawigacji, nie ma natomiast radaru! Do lotów w nocy używa się hełmowego wzmacniacza promieniowania świetlnego (Night Vision Gogles), a pilotaż ma ułatwiać wyposażenie kabiny w wielofunkcyjne barwne monitory oraz projekcja danych w systemie HUD i HDD. Łączność pomiędzy samolotami zapewnia układ laserów małej mocy.

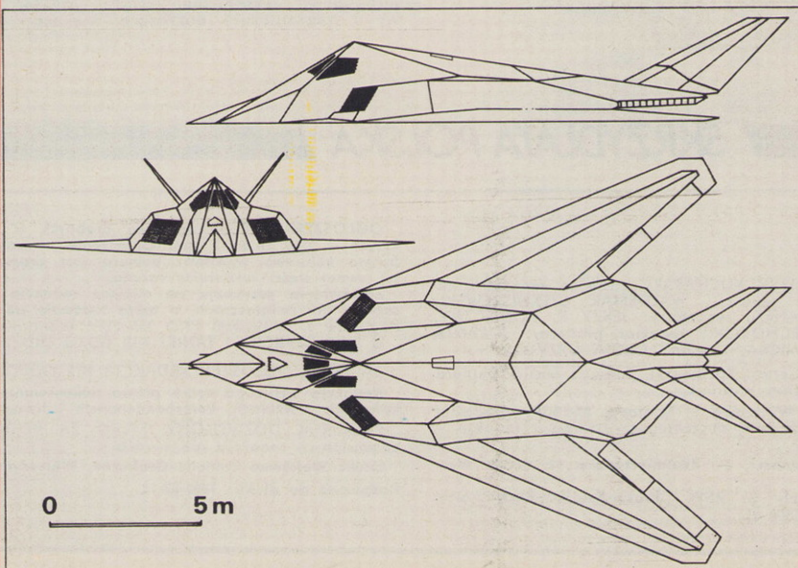
Dopracowanie tych wszystkich nowatorskich rozwiązań wymagało ogromnego wysiłku, nakładów i wiele czasu. Nie wszystkie problemy udało się chyba rozwiązać do końca, czego dowodem może być seria wypadków, w których zginęło w latach 1986—87 trzech pilotów USAF (a wcześniej prawdopodobnie jeden z oblatywaczy). F 117 zyskał zresztą niezbyt dobrą sławę wśród lotników, którzy obecnie nazywają go Woobly Goblin — „zygzakujący, zośliwy skrzat". Samolot jest bowiem nadzwyczaj trudny pilotażowo i mało stateczny w locie. Jeśli dodać do tego brak radaru i użytkowanie go prawie wyłącznie w nocy, trudno dziwić się wypadkom doświadczonych pilotów, którzy zresztą w ciągu trzech lat służby zdołali wylatać na F 117 nie więcej niż 70 h.

Nie bez znaczenia był zapewne brak odpowiednich samolotów szkolnych — do niedawna używano w tym celu Corsairów A 7D z przebudowanymi kabinami, najbliższych charakterystykami użytkowymi do F 117. Ponieważ jednak nie dawały one możliwości pełnego przyzwyczajenia się do osobliwości nowej maszyny, zdecydowano przebudować kilka Goblinów na samoloty dwumiejscowe F 117B. Niestateczność tej wersji okazała się tak wielka, że trzeba było je zaopatrzyć w dodatkowy stabilizator pod kadłubem, który spowodował przy okazji całkowite zlikwidowanie „radarowej niewidzialności" samolotu.

Aby wykazać użyteczność nowej maszyny, USAF skierowało sześć F 117 do operacji "Just Cause" przeciwko Panamie w 1989. Jest to o tyle dziwne, że Panama nie posiada obrony przeciwlotniczej, ani ostrzegawczego systemu radiolokacyjnego. „To samo zadanie mogły wykonać stare Dakoty" — stwierdził jeden z amerykańskich senatorów. Na dodatek tylko dwa F 117 zrzuciły po jednej bombie na koszary Rio Mato, gdzie miał nocować gen. Noriega i żadna nie trafiła w cel!

Użyte samoloty należały do jedynej jednostki eksploatującej Gobliny — 37 Taktycznego Skrzydła Myśliwskiego (tak przemianowano w 1989 4450 TG).

F-117



KSZTAŁT PRZYSZŁOŚCI?

F 117 jest niewątpliwie ogromnie nowatorską konstrukcją, dowodem ogromnego postępu w zakresie myśli konstruktorskiej i technologii. Jego przydatność bojowa budzi jednak już teraz poważne wątpliwości. To właśnie spowodowało zapewne wstrzymanie produkcji Goblinów — niewidzialnych samolotów pierwszej generacji. Drugą generację trudno wykrywalnych maszyn reprezentuje bombowy B 2, którego los zresztą także niepewny (komisja senacka odkryła np. niedawno fałszerstwa wielu wyników pierwszych jego prób).

W oparciu o zebrane dotychczas doświadczenia zostały zaprojektowane amerykańskie samoloty najnowszej generacji: myśliwskie F 22 i F 23 oraz szturmowy A 12. O ile wygląd szturmowca nie jest jeszcze znany, to obie maszyny myśliwskie jedynie w niewielkim stopniu bazują na geometrycznych rozwiązaniach F 117 i B 2.

Mgr inż. TOMASZ SZULC

DANE TECHNICZNE: długość — 20,1 m, rozpiętość — 13,2 m, wysokość — 3,78 m, masa startowa — 23,8 t.

LISTY

CZŁOWIEK I TECHNIKA

Tygodnik „Prawo i Życie" w numerze 35/1989 zamieścił artykuł red. P. Ambroziewicza, o bohaterze przestworzy — nie tylko Rzeczypospolitej — pilocie Stanisławie Skalskim (tak późno generale).

Choć artykuł ten jest o myśliwcu, z losów bohatera przebija przede wszystkim człowieczeństwo. Zamazany został w tym artykule problem techniki lotniczej. Była ona użyta ówcześnie w warunkach przymusowych i okazała się sprawna, a opisanie dotyczyło jedynie zachowań ludzkich w sytuacjach losowych. „Prawo i Życie" zamieściło w tym numerze zbiegający się z powyższym drugi artykuł pióra redaktora Bubina o sprawach ludzi latających na szybowcach Kobuz. Wspomniano i tych kolegów, którym los „przerwał ich lot". Artykuł wyraża wprost zaniepokojenie sytuacja akurat przeciwna niż w pierwszym artykule — w normalnych warunkach wybija się niszczące działanie techniki, pomimo możliwości sprawdzania jej stanu w spokoju, jeśliby tylko się chciało...

Przedstawione zagadnienia nie rozwijają zanadto wad techniki, jej realizacji i sprawdzania zdatności statków powietrznych, np. wyrafinowanego — można by powiedzieć — szybowca akrobacyjnego. A wiadomo, że np. okucia główne takiego sprzętu muszą niekiedy w locie wytrzymać obciążenia... dużego wagonu kolejowego. Przebijający niedosyt prawdy o technice lotniczej i ujawnienie znacznej względności zaufania, wskazują na potrzebę jak najszybszego opisania kulis niedorozwoju polskiego lotnictwa. Przy okazji muszę podkreślić, iż ewenementem jest zbitka tych dwóch artykułów na pierwszej stronie czasopisma prawniczego.

Każde zdarzenie lotniczo-techniczne wiąże się z ludźmi i przepisami. Nie byłoby życia, gdyby można było przestrzegać przepisów zawsze, wszędzie i wszystkich. Ludzie są przecież zawodni. Wierzyć, że technika lotnicza jest niezawodna?

W naszym lotnictwie jest przecież bardzo wiele spraw do załatwienia, niekoniecznie rewolucyjnych, ale odkładanych tak, jakby można było liczyć, że ktoś kiedyś pomoże, weźmie się za nie wreszcie i zechce je załatwić. Czy obcy lotnictwu? I czekanie to trwało latami — na zmiany w istocie systemowe. A technika lotnicza sama nie zmieni się nigdy.

Technikę stawiam jednak na drugim miejscu. W jakichkolwiek rozważaniach lotniczych zawsze przed nią i za nią występuje CZŁOWIEK. Istnienie, rozwój i użytkowanie-zastosowanie lotnictwa, to przecież nie martwa technika, ale w każdym przypadku ludzie lub zespoły ludzkie, choćby konstruktorskie.

*

Prolog artykułu o pilocie Skalskim przypomniał mi niewesołe zdarzenia 1 września 1939. Byłem wtedy akurat w domu bombardowanym przez lotnictwo niemieckie. Przeżyłem wychodząc stamtąd cało — sąsiedzi nie. Nie przypuszczałem wówczas, że tego samego dnia — 1 września 1939, gdzieś w rejonach operacyjnych polskich jednostek lotniczych, widać jednak było Naszych Orłów, którzy podjęli skuteczne myśliwskie polowania, co tak ładnie ujmuje red. Ambroziewicz po 50 latach od zdarzeń. Wieści na ten temat doszły do mnie późno. Niektóre dopiero po więzieniach, które ludziom uskrzydlonym zgotowali ludzie o nielotnych umysłach i przestępczych życiorysach, w swych działaniach „uziemiający" człowieczeństwo dla realizacji czyichś obłędnych idei. Chciałbym zatem, aby zrekompensować choć część narodowego długu wobec bohaterów wrześniowych dni i dać im i nam święto — Dzień Lotnictwa obchodzony 1 września — każdego roku. I jakiegokolwiek będą na ten temat zdania ludzi życzliwych lotnictwu i jego ludziom co do trafności propozycji, podnoszę, że jest to tylko neopropozycja.

Albowiem dawno temu, gdy nasz wiek postępu wszelakiego był w swej pierwszej połowie, a nasze słońce w technice lotniczej jeszcze tak szybko nie zachodziło przez swą bramę ku zachodowi, takim dniem „Latawców i Latawic" był właśnie 1 września. Zanikł nagle jakimś ukazem, mającym dogłupić „priwislan" i nie powrócił dotąd, pozostał „szkolnym"... Upadły wreszcie system pozbawiał nas bowiem systematycznie naszej historii, a preparował swoją, tworząc nam kaleką historiografię także lotniczą.

W związku z 60-leciem czasopisma lotniczego przypomnieć wypada, że to przecież „Skrzydlata" była promotorem zbieractwa książek dla swej biblioteki. Później, gdy zapełniły się półki zestawami-darami lotniczych książek, rzadkich czasopism, wtedy system eksterminacji narodu zautomatyzował stosy. I ten dar życzliwych lotnictwu stał się kolejnym historycznym pojęciem...

Przedstawiając propozycję 1 września jako Dnia Lotnictwa nie wiem, czy wywoła ona dyskusję. Zdaję się tu na głos braci lotniczej, wczorajszej i dzisiejszej. **Chciałbym, aby Redakcja „wpisała przywrócenie 1 września" na konto 60-lecia „Skrzydlatej Polski", jako długowiecznej kontynuatorki spraw Polski Skrzydlatej. Jestem za lotniczym 1 września.**

Życzę redakcji pomyślności w trudnym jubileuszowym roku — w korzystnych działaniach dla naszego lotnictwa.

KRZYSZTOF SEGIT
Warszawa

KLUB «ISKRA

Tomasz Patelczyk — ul. Dzierżyńskiego 14, 84-200 Wejherowo — poszukuje kserokopii arkusza 3 i 4 z PM nr 79 (P-39 Airacobra), luźnych numerów „Skrzydlatej Polski" do 1987, TBiU nr 18 i 42. W zamian odstąpi kserokopie planów innych samolotów (z M. „Skrzydlatej Polski", „Aerohobby") oraz luźne numery „Skrzydlatej Polski" i TLiA z lat 1979 i 1980.



Rys.: Czesław Przezak

Piotr Dobrycki — ul. Wyspiańskiego 12, 72-010 Police — poszukuje książek: „Burza nad Pacyfikiem" t. I, „Piekło Iwodzimy", „Wojna na Pacyfiku. Agresja japońska w latach 1931—45" oraz modeli F4F, P-47 i B-25. W zamian odda model F-84C Thunderjet, TBiU, zeszyty z Biblioteczki Skrzydlatej Polski, PM, MM (V. Veneto, K. George V; Mińsk, F6F Hellcat), pojedyncze numery „Skrzydlatej Polski" i M z lat 1977—78 oraz książki o tematyce morskiej i lotniczej.

Daniel Tomanek — Ropice 340, 73956 Trinec XV, CSFR — nawiąże korespondencję z modelarzami z Polski i Niemiec w sprawie wymiany modeli i literatury lotniczej.

Piotr Franecki — ul. Kościelna 3, 22-510 Uchanie, woj. Zamość — wymieni modele 1:72 N. Export, Novo, Plasticard — Tu-2, An-14, DH-60, Hellcat, Beaufighter, Lightning, Wallace, Thunderbolt, Jak-15, MiG-21, Wellington, RWD-8, Caudron C714, P-50 Jastrząb na modele Smer 1:72 Bloch 152, D-520, Jak-3.

Jerzy Wronecki — ul. Chrobrego 27/67, 87-100 Toruń — poszukuje TBiU do nr 100, książek z serii Biblioteczki Skrzydlatej Polski nr 6, 12. W zamian proponuje m. in. „L + K", „Modelist Konstruktor", MTH (odpowiednik TBiU w NRD), książki „Flieger Kalender", „Svet Letadel", „Środki walki wojsk lądowych", „Szybowce transportowe".

Robert Gaweł — Oś. Kościuszkowskie 6/365, 31-858 Kraków — poszukuje modelu samolotu Lublin R-XIII w skali 1:48. W zamian oferuje modele 1:72 Fw-190A (Hasegawa), La-5 (Italieri), Messerschmitt Me-109K-4 (Heller).

Damian Szczepański — ul. Długosza 48/2, 72-010 Police — poszukuje niesklejonego modelu 1:32 śmigłowca Puma (Matchbox). W zamian oferuje TBiU nr 85, 87, 95, 99, 101, 104, 108, 113, 116, 119, 122, 125, 127, 130, 131, 132, MM z planami King George V, V. Venetto, Mińsk oraz książki Z. Flisowskiego.

Marcin Wolny — ul. Paderewskiego 15/22, 41-710 Ruda Śl. — poszukuje dokumentacji dotyczącej samolotu BAe Buccaneer i śmigłowców Westland Wessex i Lynch. W zamian modele, plany, książki, wydawnictwa lotnicze i modelarskie.

Artur Górka — Rząska 135, 32-081 Kraków — w zamian za kolorowe zdjęcia, publikacje, czasopisma, książki (krajowe i zagraniczne) dotyczące współczesnego lotnictwa wojskowego świata od 1960 r. odda odcinki: Lamus, Godło i Barwa, MM, seryjne publikacje „Żołnierza Polskiego", tomiki z serii Żółtego Tygrysa, wiele pozycji traktujących o II wojnie światowej.

Zbigniew Zając — ul. Skoczowska 32, 43-450 Ustroń — sklejone F-16A (Revell 1:72) i F-14A Tomcat (1:48) zamieni na MiG-27 i MiG-23 (1:72) — mogą być sklejone.



Z LOTNICZEGO ALBUMU

BREGUET XIX

Wiosną 1926 wchodzącą w skład 1 pułku lotniczego 11 eskadrę liniową wyposażono w samoloty bomboye Breguet XIX B2. Godłem eskadry był biały ukośny krzyż na tle czerwonego kwadratu z obwódką białą. Zdjęcie przedstawia Bregueta o numerze identyfikacyjnym N 80 z tej eskadry, rozbitego na polu.

Prawdopodobnie dokumentuje ono jeden z trzech wypadków na samolotach tego typu w 11 eskadrze liniowej: ppor. pil. Jerzego Karnickiego — 23 października 1929 lub st. szer. pil. Mirona Widzickiego — 30 listopada 1933 lub kpr. pil. Juliana Wolskiego i ppor. obs. Michała Dudzika — 10 września 1936. Może pomogą Czytelnicy? **(C)**

Zdjęcie ze zbiorów JERZEGO ŻYSZKOWSKIEGO, pilota Aeroklubu Łódzkiego

SKRZYDLATA POLSKA SP 60

Rok założenia 1930

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ. Redaktor naczelny: HENRYK KUCHARSKI, zastępca redaktora naczelnego: TADEUSZ MALINOWSKI; sekretarz redakcji: WALDEMAR CZERNISZEWSKI; zastępca sekretarza redakcji – TERESA SZYMANEK; redaktorzy: JERZY R. KONIECZNY, BOGUSŁAW J. WITKOWSKI, JANUSZ WOJCIECHOWSKI; redaktor graficzny: JOLANTA KALITA; redaktor techniczny: WIESŁAWA DYMNICKA, korekta: ALICJA GRZYŁO.

Stali współpracownicy: Bolesław Gaczkowski, Ryszard Kaczkowski, Tadeusz Kostia, Bernard Koszewski, Julian Malejko, Jerzy Świdziński, Julian Woźniak.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 – redaktor naczelny – sekretariat, 27-52-60 – zastępca redaktora naczelnego – sekretarz redakcji – redaktorzy.

WYDAWCA: Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa, telefon – centrala 49-27-51 do 9.

Informacji o prenumeracie udzielają Oddziały b. RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz Urzędy Pocztowe. Cena pojedynczego numeru: 1800 zł.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście wynosi 3000 zł za słowo, a większych – 3500 zł za 1 cm². Ogłoszenie na całej stronie czasopisma kosztuje 1 000 000 zł. Strona kolorowa wewnątrz numeru jest droższa o 100%. Przy powtórnych ogłoszeniach tej samej treści udzielamy rabatu.

Zamówienia przyjmuje na miejscu redakcja SP w godzinach 10:00–15:00 z wyjątkiem sobót i dni świątecznych, a także listownie po uprzednim wpłaceniu należności na konto: Bogusław J. Witkowski PKO XV O/M Warszawa nr 1658-28525-174-1.

U NAS SZYBCIEJ I TANIEJ NIŻ GDZIE INDZIEJ!

ZA TREŚĆ OGŁOSZEŃ REDAKCJA NIE ODPOWIADA.

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Tekstów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Nr zam. 3184.

Podpisano do druku: 1990-07-13.

PL ISSN 0137-866X – Nr ind. 37606X





Na zdjęciu obok: zwycięzcy zawodów w Częstochowie i ich makiety. Stoją od lewej: M. Kaziród, A. Setman i K. Wieczorek.
Na zdjęciu powyżej: nowa makieta M. Kaziroda — brytyjski czterosilnikowy samolot bombowy — weteran Lancaster

Zdjęcia: Włodzimierz Skalik

JUBILEUSZOWE ZAWODY MAKIET F4B

26—27 maja 1990 Aeroklub Częstochowski był organizatorem jubileuszowych X Zawodów Makiet na Uwięzi o Memoriał Zdzisława Szajewskiego i Jerzego Ostrowskiego. W zawodach startowało 12 juniorów i 5 seniorów. Pogoda tradycyjnie dopisała, jak również komisarze sportowi (i to ci najlepsi). Nie można tego powiedzieć o zawodnikach seniorach. Na zawodach były obecne panie: Aniela Szajewska i Halina Ostrowska z synem Jerzym.

Szkoda, że nie doszły do skutku starty makiet zdalnie sterowanych F4C, na które nie wyraził zgody Wydział Modelarstwa Aeroklubu Polskiego. Aeroklub Częstochowski już od dłuższego czasu chce zawody memoriałowe rozszerzyć o kategorię makiet RC lecz stwarzane są jakieś nieznane nam przeszkody.

Aeroklub ma duże lotnisko z doskonałym pasem startowym. Przygotowany był transport dla zawodników, zabrakło natomiast modelarzy bo zawody w tej kategorii potraktowane zostały jako zawody klubowe, a nie eliminacyjne do mistrzostw Polski.

Noclegi i wyżywienie dla zawodników zapewniło gościnnie Ogólnokształcące Liceum Wojskowe w Częstochowie, za co dziękujemy jego dyrektorowi panu płk Kazimierzowi Nicie.

Na zakończenie zawodów wykonał premierowy lot nowy model samolotu Avro Lancaster Mariana Kaziroda. Zwycięzcom zawodów wręczono dyplomy i nagrody rzeczowe.

WYNIKI ZAWODÓW

JUNIORZY: 1 — Marcin Kalara (A. Radomski) — 1312 p; 2 — Marek Kopeć (A. Śląski) — 1303 p; 3 — Paweł Gielniewski (A. Radomski) — 1152 p. Ostatni sklasyfikowany zawodnik (11) uzyskał 509 p.

SENIORZY: 1 — Marian Kaziród (A. Częstochowski) — 3163 p; 2 — Andrzej Setwan (A. Częstochowski) — 2170 p; 3 — Krzysztof Wieczorek (A. Częstochowski) — 1451 p. Jedyny zawodnik spoza A. Częstochowskiego nie został sklasyfikowany.

MARIAN WALASZCZYK

MEMORIAŁ PUŁAWSKIEGO

13 i 14 października 1990 odbędą się VI Warszawskie Zawody Spółdzielczości Mieszkaniowej (Konkurs Makiet Latających na Uwięzi) — Memoriał inż. Zygmunta Puławskiego. Organizatorami zawodów są Spółdzielnia Budowlano-Mieszkaniowa „Politechnika" w Warszawie, Aeroklub Warszawski i Doświadczalne Warsztaty Lotnicze Konstrukcji Kompozytowych Sp. z o.o.

Szczegółowe informacje i karty zgłoszeń uzyskać można pod adresem:

SBM „Politechnika", ul. Etiudy Rewolucyjnej 48, 02-643 Warszawa. Kierowniczka Ośrodka Kultury Małgorzata Cieśla-Bąk.

Termin przyjmowania kart zgłoszeń mija 1 września 1990.

SILNIK NA CO_2

Silniki modelarskie na CO_2 służące do napędu małych modeli latających stają się coraz powszedniejsze. Docierają do nas z wielu państw świata, zwykle bez szczegółowego opisu konstrukcyjnego i obsługowego. Inne jest jeszcze ogólne przygotowanie techniczne potencjalnych nabywców. Ponieważ silniki tego rodzaju niewiele się różnią, zamieszczamy opis obsługowy jednego z nich. Modela 0,27 cm^3 produkowanego seryjnie w CSRF.

Dostępny (okresowo) w CSH, a czasem i w Ośrodku Kultury CSRF przy ul. Marszałkowskiej w Warszawie silniczek sprzedawany jest w plastykowym przezroczystym opakowaniu, co ułatwia sprawdzenie jego kompletności. W skład kompletu wchodzą: silnik, przewody zasilające, zbiornik CO_2, części do montażu na modelu (podkładki, śrubki i nakrętki), plastykowe śmigło o średnicy 180 mm, klucz montażowy, urządzenie do napełniania zbiornika CO_2, części zamienne, instrukcja i nalepka firmowa.

Do konstrukcji silnika użyto głównie tworzywa sztucznego. Są to takie części jak: skrzynia korbowa, tłok, gniazdo zaworu i pokrywa skrzyni korbowodowej (zabezpieczająca także korbowód przed zsunięciem się ze sworznia korbowego). Cylinder jest metalowy (w trakcie produkcji zmieniano jego materiał — od metali kolorowych do duralu), metalowe jest też łożysko wału mające postać tulejki wprasowanej w przednią część skrzyni korbowej. Stali używano na wał korbowy, podkładki między łożyskiem a wałem, kulkę zaworu i śruby do mocowania śmigła. Uszczelnienie cylindra jest gumowe. Jedyną wadą, spotykaną we wszystkich dotychczasowych silnikach, jest niedopracowane zakończenie korby wału, która ociera się o pokrywkę skrzyni korbowej. Dzieje się tak przede wszystkim przy usytuowaniu silnika jako pchającej jednostki napędowej. Przy klasycznym jego usytuowaniu (tj. jako ciągnącego) skutki tej drobnej wady nie są wyraźnie widoczne. Eliminacja tej wady jest prosta, wymaga jednak demontażu silnika i odrobiny staranności.

Demontaż silnika musi być odpowiednio przygotowany. Należy postarać się o niewielkie czyste pudełeczko na demontowane części (np. obcięte kubki po kefirze czy kuwety fotograficzne), by nie pogubić drobnych elementów. Przy pracy należy oczywiście zachować czystość i obchodzić się z częściami silnika ostrożnie, by ich nie porysować narzędziami (potrzebne są dwa małe — jak najmniejsze — śrubokręty oraz drobnoziarnisty pilnik i papier ścierny — również drobnoziarnisty — do ewentualnego opiłowania i oszlifowania czopa korby wału).

Najpierw należy odkręcić głowicę silnika z przewodami zasilającymi, uważając, by nie zgubić przy tym kulki zaworu. Po odkręceniu cylindra należy wysunąć od spodu gniazdo zaworu z podkładką i uszczelnieniem. Nie wolno przy tym używać ostrych bądź szorstkich narzędzi, by nie uszkodzić gładzi cylindra i powierzchni gniazda zaworowego. Następnie trzeba ostrożnie ściągnąć tłok z korbowodu (ich połączenie stanowi przegub kulowy). Trudniejsze może się okazać zdjęcie korbowodu z korby, przynajmniej za pierwszym razem. Można sobie z tym poradzić, używając ostrożnie małego śrubokręta, opartego o łożysko skrzyni korbowej w celu zsunięcia lekko odgiętego korbowodu z korby. Można też posłużyć się dwoma śrubokrętami umieszczonymi naprzeciw siebie. Następnie, naciskając lekko wał korbowy wzdłuż jego osi, należy wypchnąć pokrywkę skrzyni korbowej — teraz można już zdjąć korbowód z korby i wypchnąć całkowicie wał korbowy. Wszystkie części oprócz gumowych (uszczelka) należy dokładnie przemyć w rozpuszczalniku (benzyna ekstrakcyjna), używając tamponów z waty i małego pędzelka. Po wysuszeniu części można dokonać ich przeglądu.

Skrzynia korbowa nowego silnika na ogół nie ma żadnych dostrzegalnych wad. W przypadku sprawdzania silnika już używanego należy zastanowić się, czy ewentualne drobne uszkodzenia jesteśmy w stanie samodzielnie naprawić. Uszkodzenia te zazwyczaj koncentrują się przy łożysku wału.

Zakończenie sworznia korbowego, trące o powierzchnię pokrywki skrzyni korbowej można ostrożnie opiłować stosownym pilniczkiem i przetrzeć drobnoziarnistym papierem ściernym a następnie dokładnie oczyścić i przemyć w rozpuszczalniku. Należy także sprawdzić, czy luz oczka korbowodu na sworzniu korbowym nie jest zbyt duży — jego obecność świadczy o dużym zużyciu połączenia i konieczności wymiany korbowodu. Pewien niewielki luz w tym połączeniu jest konieczny i nie stanowi wady, gdyż korbowód zawsze pracuje na ściskanie.

Stan powierzchni wału korbowego (a szczególnie sworznia korbowego) również świadczy o stopniu zużycia silnika i jego smarowaniu. Ewentualne ślady duralu na sworzniu korbowym można usunąć. W razie stwierdzenia nadmiernego zużycia tulejki łożyskowej należy ją wymienić na nową. Ułożyskowanie wału w skrzyni korbowej musi być zawsze dobrze smarowane.

Gniazdo zaworu nie może mieć żadnych uszkodzeń i musi być zawsze czyste. Niewielkie wgniecenie, spowodowane naciskiem kulki nie jest jeszcze wadą, świadczy jednak o zużyciu części, zapowiadając konieczność bliskiej jej wymiany. Gniazdo zaworu należy czyścić jak najczęściej, gdyż jego trwałość i jakość decyduje o trwałości silnika i jakości jego pracy (przede wszystkim zaś o mocy!).

Ważne jest także sprawdzenie stanu powierzchni tłoka i cylindra. Na tłoku należy przede wszystkim sprawdzić stan mankietu uszczelniającego. Uszkodzeniem jest już przecienienie mankietu — tłok taki nie nadaje się do dalszego użytku i trzeba go wymienić. Luz między cylindrem a tłokiem nie może być zbyt mały, gdyż świadczy to o zużyciu. W takim przypadku również należy wymienić tłok. Powierzchnia wewnętrzna cylindra może mieć wzdłużne ślady od tłoka, wyraźniejsze i głębsze w miarę wzrostu stopnia zużycia silnika. Świadectwem zużycia silnika jest też gęsta plamiąca maź, powstająca z oleju i drobin zużytych, trących o siebie elementów. Początkowo poprawia ona uszczelnienie tłoka w cylindrze, z czasem jednak zaczyna działać jak pasta do polerowania, znacznie przyspieszając zużycie. W górnej i dolnej części cylindra, w miejscach odpowiadających skrajnym położeniom tłoka, mogą się pojawić z czasem nierówności, pogarszające uszczelnienie między cylindrem a tłokiem. Są one przyczyną spadku mocy silnika i dowodzą jego znacznego zużycia. Jakość uszczelnienia tłok-cylinder sprawdzamy na złożonym silniku, obracając powoli śmigłem: przyrost oporu sprężania powinien być wyraźnie odczuwalny i równomierny. Jeśli tłok przesuwa się w cylindrze zbyt lekko, można nieco rozciągnąć mankiet; sposób ten jednak nie starcza na długo — zbyt duży luz tłoka w cylindrze świadczy zawsze o konieczności wymiany tłoka. Im ciaśniejsze jest uszczelnienie tłoka w cylindrze, tym lepiej. Montaż silnika przeprowadza się w odwrotnej kolejności, zachowując te same zasady. Przed montażem wszystkie części współpracujące należy nasmarować na odpowiednich powierzchniach (przegub kulowy połączenia tłok-korbowód należy smarować dość oszczędnie). Szczególną ostrożność przy montażu silnika należy zachować podczas nasuwania cylindra na tłok, by nie spowodować niepotrzebnych przypadkowych uszkodzeń mankietu tłoka.

Po zakupie nowego silnika warto przeprowadzić jego demontaż i montaż dla nabrania niezbędnej wprawy i praktycznego zapoznania się z jego budową. W przypadku kupowania silnika używanego demontaż i sprawdzenie uznać należy za niezbędne.

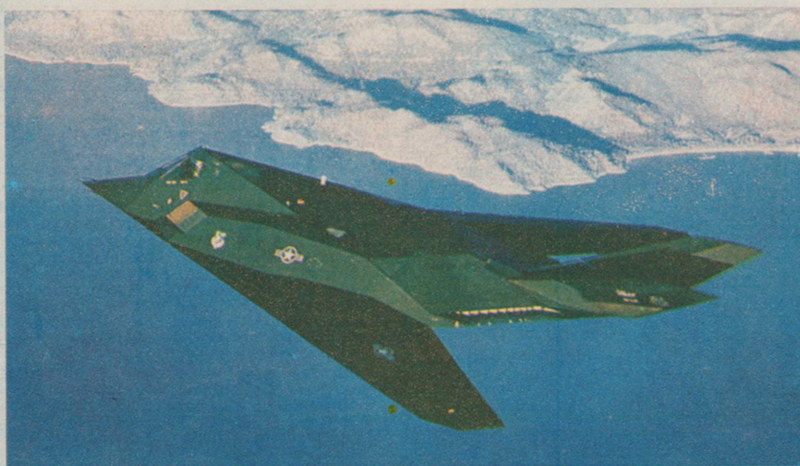
W konstrukcji silniczka zastrzeżenia mogą wzbudzać wymiary łapek służących do montażu na modelu. Ich mała grubość może stać się przyczyną niedostatecznej wytrzymałości przy „awaryjnym lądowaniu" modelu na śmigle i doprowadzić nawet do zniszczenia silnika. Konstruując czy budując model warto więc się zastanowić nad wprowadzeniem celowo słabszego miejsca na modelu tam, gdzie ma być mocowany silnik, przemyślanego przy tym tak, by ewentualna naprawa była jak najprostsza. Przewody zasilające silnik wykonane są z mosiądzu i łatwo je wyginać, choć mają stosunkowo dużą średnicę. Również z mosiądzu są korek zbiornika i końcówka do napełniania — na nią trzeba szczególnie uważać podczas obsługi modelu, gdyż ostrze do przebijania korków nabojów z CO_2 jest dość delikatne.

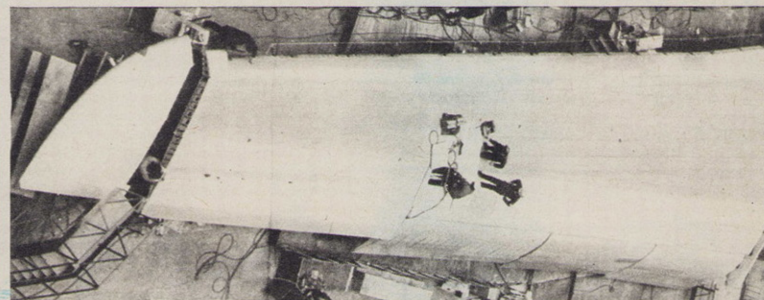
Opracował: T. MAKOWSKI
(na podstawie „Modelara")



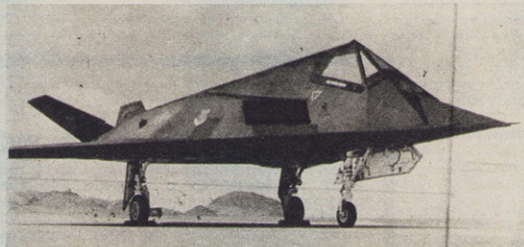
Rys. Jerzy Kuzka

Zdjęcia: László Simon, „Air et Cosmos", A. Gorokrik (TASS).





CO TO JEST? Montaż skrzydła samolotu An-124 w zakładach w Taszkiencie. Krawędź spływu jest u dołu zdjęcia.



NIEWIDOCZNY?

Zdjęcia samolotu F-117A uzupełniające artykuł na stronie 13.

Według ostatnich doniesień z 1990 istnieje już w Europie Zachodniej radar wykrywający te samoloty oraz tworzywo ukrywające je przed nim.





NA WĘGRZECH

Śmigłowce amerykańskie MD — 500E w barwach węgierskich. Powyżej z prawej: jeden z 3 wynajętych od Państwowej Służby Lotniczej przez pogotowie ratunkowe Aerocaritas. Działają na głównych trasach z oznaczeniami: HA-MSI (0310E), HA-MSJ (0311E) i HA-MSK (0312E).

11 lutego 1990 Policja Węgierska otrzymała 2 śmigłowce, które przyjęto po oficjalnym oblocie 2 marca na lotnisku Ferihegy. Mają znaki: R-501 (0367E) — na zdjęciu poniżej — oraz R-502 (0368E). Oczekuje się przylotu czterech następnych.

KOLEKCJA 

16. Samolot pola walki o zmiennej geometrii płata Su-20 w barwach polskiego lotnictwa wojskowego.

Zdjęcie: Wacław Hołyś